

De la responsabilité des propriétaires d'automobiles en cas d'accidents

THÈSE POUR LE DOCTORAT

SOUTENUE PUBLIQUEMENT

dans la Salle des Actes de la Faculté de Droit

Le mardi 2 mars 1926, à 14 heures

PAR

PAUL CHARIER

JURY D'EXAMEN

MM. GOMBEAUX, *professeur, PRÉSIDENT DE LA THÈSE.*

PERREAU, *chargé de cours, suffragant.*

DEMONTÈS, *chargé de cours, suffragant.*

ANGERS

IMPRIMERIE DU COMMERCE

3, RUE SAINT-MAURILLE, 3

1926

UNIVERSITÉ DE CAEN. — FACULTÉ DE DROIT

De la responsabilité des propriétaires d'automobiles en cas d'accidents

THÈSE POUR LE DOCTORAT

SOUTENUE PUBLIQUEMENT

dans la Salle des Actes de la Faculté de Droit

Le mardi 2 mars 1926, à 14 heures

PAR

PAUL CHARIER

ANGERS

IMPRIMERIE DU COMMERCE

3, RUE SAINT-MAURILLE, 3

—
1926

* 13600

UNIVERSITÉ DE CAEN

FACULTÉ DE DROIT

Année scolaire 1925-1926

DOYEN :

M. Henry NÉZARD (I. ☉).

DOYEN HONORAIRE :

M. Eustache PILON (*, I. ☉).

ASSESSEUR DU DOYEN

M. ASTOUL (*, I. ☉).

PROFESSEURS HONORAIRES

MM. DANJON (*, I. ☉).

LEBRET (*, I. ☉).



PROFESSEURS

MM. CABOUAT (O. *, I. ☉), professeur de *Droit international public et privé*, chargé d'un cours de *Législation industrielle*.

ASTOUL (*, I. ☉), professeur de *Droit romain*.

DEGOIS (I. ☉), professeur de *Droit criminel*, chargé d'un cours de *Droit maritime*.

GÉNESTAL (I. ☉), professeur d'*Histoire du Droit français*, chargé d'un cours de *Coutume de Normandie*.

NÉZARD (I. ☉), professeur de *Droit administratif*, chargé d'un cours de *Législation minière*.

GOMBEAUX (I. ☉), professeur de *Droit civil*.

BRIDREY (I. ☉), professeur de *Droit romain*, chargé d'un cours d'*Histoire du Droit privé français* et d'un cours d'*Histoire du Droit public français*.

BRUNET (*, A. ☉), professeur, chargé du cours de *Législation financière* et du cours de *Droit constitutionnel*.

LEPARGNEUR, professeur de *Droit commercial*, chargé du cours de *Notariat et d'Enregistrement*.

NOYELLE, professeur d'*Economie politique*.

PERREAU, chargé du cours de *Procédure civile et Voies d'exécution*.

CUQ, chargé d'un cours de *Droit civil* et du cours de *Droit civil approfondi et comparé*.

POSE, chargé d'un cours d'*Economie politique* et du cours d'*Histoire des doctrines économiques*.

DEMONTÈS, chargé d'un cours de *Droit civil*.

SECRÉTAIRE

M. ADDE (I. ☉), secrétaire des Facultés de l'Université de Caen.

JURY D'EXAMEN

MM. GOMBEAUX, *professeur*, PRÉSIDENT DE LA THÈSE.

PÉRREAU, *chargé de cours*, *suffragant*.

DEMONTÈS, *chargé de cours*, *suffragant*.

La Faculté n'entend donner ni approbation ni improbation aux opinions émises dans les thèses; ces opinions doivent être considérées comme propres à leurs auteurs.

DE LA RESPONSABILITÉ DES PROPRIÉTAIRES D'AUTOMOBILES EN CAS D'ACCIDENTS

INTRODUCTION

Le développement de l'automobilisme a été accompagné d'une augmentation considérable du nombre des accidents.

Il n'existe pas de statistique officielle des accidents d'automobiles pour toute la France.

A Paris, la statistique dressée par la police municipale a indiqué, pour l'année 1922, 42.606 accidents ayant causé des dégâts purement matériels ; 13.109 accidents ayant causé des dommages aux personnes, dont 110 accidents mortels, 5.075 graves et 7.924 légers. Cela donne un total de 55.715 accidents en un an pour la seule ville de Paris (1).

Nous sommes loin du chiffre de 20.000 accidents environ, causés, dans toute la France, par les véhicules de toutes sortes (et non par les automobiles seulement), indiqué par M. Hennequin (2), dans sa statistique de 1902. Nous sommes loin aussi du chiffre de

(1) CAPITANT, *La responsabilité des accidents causés par les automobiles*, *Gaz. Dall.*, 31 mai 1923, p. 77.

(2) Statistique annexée au rapport de M. HENNEQUIN pour

1.795 accidents de personnes et 2.928 accidents matériels, soit au total 4.725 accidents, causés par les automobiles dans le département de la Seine en 1906, indiqué dans la discussion du projet de loi de la Société d'Etudes législatives (1).

Nous ne discuterons pas ces chiffres.

Lors de la discussion du projet de loi de la Société d'Etudes législatives, les statistiques de l'époque furent interprétées dans les sens les plus divers, pour ou contre les automobilistes.

M. Colin déclare que le nombre des accidents causés par les automobilistes est en réalité bien supérieur à celui indiqué par les statistiques (2).

M. Arnette, au contraire, accuse ces mêmes statistiques de mettre au compte de la circulation mécanique ce qui revient de droit à la traction animale (3).

Quoi qu'il en soit, les statistiques actuelles mettent en évidence le grand nombre des accidents causés par les automobiles.

Frappés du grand nombre de procès jugés chaque année concernant la responsabilité civile des automobilistes, les juriconsultes se sont préoccupés de cette question.

M. Capitant a fait paraître dans la *Gazette Dalloz*, du 31 mai 1923, un article ayant pour titre : « La respon-

servir de base aux travaux de la commission extraparlamentaire nommée en 1903 ; voir l'étude de cette statistique, ARNETTE, *Responsabilité des propriétaires de véhicules*, Thèse Paris, 1908, p. 113 et ss.

(1) *Bulletin de la Société d'Etudes législatives*, 1907, p. 316.

(2) *Bulletin de la Société d'Etudes législatives*, 1907, p. 399 et ss.

(3) ARNETTE, *Responsabilité des propriétaires de véhicules*, Thèse, Paris, 1908, p. 117.

sabilité des accidents causés par les automobilistes. »

M. Prénat, dans la *Chronique sociale de France* du mois de juin 1922, sous le titre : « Une responsabilité qui s'impose », s'indigne de la fréquence des accidents d'automobiles et réclame une réforme de la responsabilité civile engendrée par eux.

Désireux d'assurer le plus souvent possible une juste réparation à la victime, les Tribunaux, dans leurs décisions les plus récentes, abandonnent une tradition séculaire et soumettent les accidents d'automobiles à l'article 1384.

M. Savatier, dans sa note au *Dalloz* (1), ne craint pas de parler du « désordre dans lequel se trouve actuellement jetée la jurisprudence des Cours d'appel et des Tribunaux ».

L'étude de la responsabilité de ces accidents présente donc actuellement un grand intérêt.

Dans un premier chapitre, nous verrons d'abord quels ont été, jusqu'à ce jour, les principes pris par la jurisprudence pour base de cette responsabilité, et nous montrerons l'évolution de la jurisprudence tendant à déplacer la charge de la preuve.

Dans un second chapitre, nous étudierons les différentes circonstances qui peuvent influencer sur cette responsabilité.

Dans le troisième chapitre, nous rechercherons dans quels cas les théories de la responsabilité civile pour autrui peuvent être appliquées aux accidents d'automobiles.

Le quatrième chapitre sera l'exposé des règles de la responsabilité de l'Administration en cas d'accident

(1) D. P., 1925.2.41.

causé par une voiture circulant pour un service public.
Nous dirons enfin quelques mots des projets de réformes et des diverses solutions qui ont été proposées pour améliorer la situation des victimes et diminuer la fréquence des accidents.

CHAPITRE PREMIER

PRINCIPES DE DROIT CIVIL

régissant

la responsabilité des automobilistes

EXORDE

ABSENCE D'UNE LÉGISLATION SPÉCIALE

En commençant l'étude de la responsabilité des propriétaires d'automobiles en cas d'accident, il nous semble nécessaire de situer cette question dans l'ensemble du droit civil. Cette responsabilité se rattache à la théorie générale de la responsabilité civile et n'est pas, en droit français, soumise à une législation particulière.

Sans doute, nous avons en France une réglementation de la circulation sur les voies publiques et une réglementation spéciale pour les automobiles. Mais il importe de se rendre compte que cette réglementation n'a pas formé une théorie spéciale de la responsabilité pour les accidents d'automobiles, comme la législation des accidents du travail en a formé une pour cette dernière catégorie.

La législation du travail a modifié le fondement juridique de la responsabilité des accidents rentrant dans sa sphère ; à la théorie de la responsabilité pour faute, elle a substitué la théorie du *risque professionnel*. Les lois françaises sur la circulation des automobiles n'ont rien fait de semblable ; elles édictent simplement des mesures obligatoires de prudence et, comme ces mesures

intéressent l'ordre public, des sanctions contre les contrevenants. Il s'ensuit, au point de vue civil, que s'il est démontré qu'un conducteur a enfreint ces lois et règlements, il sera par cela même démontré que ce conducteur a manqué de prudence, a commis une faute, et cette faute pourra donner lieu, si elle a été la source d'un dommage pour autrui, à l'application des textes du Code civil posant les principes généraux de la responsabilité.

SECTION I

THÉORIE CLASSIQUE DE LA RESPONSABILITÉ DES AUTOMOBILISTES

La jurisprudence a pendant longtemps basé la responsabilité civile des automobilistes sur l'article 1382 du Code civil.

Le principe posé par cet article a été consacré dès l'apparition des automobiles. Le 2 avril 1898, la Cour de Rouen (1) a déclaré qu'un conducteur d'automobile ne saurait encourir une responsabilité qu'autant qu'il serait établi qu'il a commis une faute personnelle par inadvertance, imprudence, inattention, négligence ou inobservation des règlements.

De très nombreuses décisions (2) ont depuis lors confirmé cette jurisprudence, en particulier les arrêts de

(1) D. P., 1899.2.295.

(2) Trib. civ. Seine, 16 février 1898 et Trib. civ. Nancy, 21 décembre 1898, cités en note par M. SAINCTELETTE, *Responsabilité des propriétaires et conducteurs d'automobiles*, p. 29 ; Trib. civ. Seine, 1^{er} février 1905, *Droit*, 4 mai 1905 ; Trib. paix Charenton, 26 septembre 1906, D. P., 1907.5.6 ; Trib. civ., Reims, 8 août 1907, *Mon. Jud. Lyon*, 2 septembre 1907 ; Bordeaux, 14 décembre 1911, *S. et P.*, 1914.1.214 en note ; Bourges, 10 juin 1914, *Gaz. Trib.*, 19 mars 1919 ; Trib. civ. Dinan,

la Cour de Bordeaux du 26 octobre 1909 et du 23 mars 1910 (1), et l'arrêt de la Cour d'Orléans du 25 février 1909 (2). Ces décisions ont développé dans leurs motifs le raisonnement juridique qui a conduit les juges à appliquer l'article 1382 et à refuser l'application de l'article 1384.

Ces arrêts expliquent qu'aucune assimilation n'est possible entre le propriétaire d'une chose inanimée et le conducteur d'une automobile.

Une chose inanimée, en effet, occasionne un dommage par son fait propre, par suite de sa nature dangereuse, sans l'intervention d'un tiers. C'est alors la chose considérée en soi, au point de vue du risque qui lui est inhérent ou au point de vue de la négligence présumée de la personne qui l'avait sous sa garde, qui cause le dommage.

Au contraire, l'automobile agit sous l'impulsion de son chauffeur, subit sa volonté, sa direction, de telle sorte que, lorsqu'un accident se produit, il ne découle pas du fait de la chose, mais trouve sa source dans l'acte du conducteur dont la direction a pu être vicieuse. Le conducteur a « communiqué en quelque sorte une partie de son activité à la machine ». C'est son imprudence, sa négligence qui ont été la cause de la collision. Seule la mise en action de l'automobile par son conducteur, la direction vicieuse ou maladroite imprimée par lui ont causé l'accident et cette direction vicieuse constitue un *fait direct de l'homme*.

21 juin 1916, *Gaz. Trib.*, 19 mai 1917 ; Trib. civ. Nantes, 30 mai 1923, *Rec. Ass.*, 1923.194 ; Nîmes, 9 janvier 1925, D. H., 1925, p. 151.

(1) *D. P.*, 1912.2.255.

(2) *D. P.*, 1911.2.307.

Ces arrêts concluent que l'article 1384 du Code civil ne saurait recevoir ici application, puisqu'il ne s'agit pas du fait de la chose, mais de la mauvaise direction imprimée par l'homme, c'est-à-dire de l'acte du conducteur.

Le 22 mars 1911, un arrêt de la Cour de Cassation a approuvé la jurisprudence des Cours d'appel (1).

Une automobile roulant la nuit, les phares allumés, à une allure modérée, avait écrasé un ivrogne couché en travers de la route.

La Cour de Douai, le 17 mars 1910, avait refusé de reconnaître la responsabilité du conducteur, aucune faute n'ayant été relevée contre lui. Un pourvoi avait été formé contre cet arrêt pour violation de l'article 1384, § 1. La Cour de Cassation rejeta le pourvoi en déclarant qu'il s'agissait, en la cause, non de la responsabilité de la chose aux termes de l'article 1384, § 1, mais de la responsabilité ressortissant du fait de l'homme qui conduisait et par suite qu'il incombait à la victime de prouver la faute.

Cette jurisprudence, absolument constante, a été étudiée par M. G. Ripert, dans une série d'articles (2). Il souligne que les décisions des Tribunaux et des Cours d'appel sont unanimes à déclarer que, lorsque la chose est mue ou dirigée par l'homme, il y a fait personnel, la chose étant un simple instrument.

La plupart des auteurs estiment que cette jurisprudence est seule conforme aux textes du Code civil.

M. Planiol repousse les théories d'après lesquelles l'article 1384, al. 1, édicterait une responsabilité sans

(1) *D. P.*, 1911.1.354 ; *S. et P.*, 1914.1.213 ; *Rev. Crit.*, 1913, p. 206.

(2) Georges RIPERT, *Rev. Crit.*, 1911, *Examen doctrinal*, p. 140 ; *idem*, 1912, p. 204 ; *D. P.*, 1922.1.25.

faute ; il déclare spécialement que (1), si une chose se trouve sous la direction de l'homme, la responsabilité devient une question d'habileté, de surveillance, c'est-à-dire une question de faute.

Parmi les auteurs admettant la responsabilité du fait des choses, beaucoup limitent l'application de cette théorie au cas où la chose est sous la *garde* de l'homme, et refusent cette application lorsque cette chose est sous la *direction* de l'homme.

M. Boistel (2) explique que, lorsque l'objet est mû ou dirigé par son propriétaire ou par tout autre agent humain, il n'est plus qu'un instrument pour l'auteur du délit ou du quasi-délit. L'article 1384 est alors inapplicable, car, dit-il, le dommage est directement imputable à celui qui se sert de l'objet et qui est resté maître de sa direction. Cet auteur cite spécialement le cas où un propriétaire conduisant son automobile cause un accident. A son avis, l'article 1382 est seul applicable.

M. Bonnet (3) fait l'analyse de la limite d'application de l'article 1384 ; il explique qu'il y a lieu de présumer le fait de l'homme, et par conséquent d'appliquer l'article 1382, lorsqu'il y a dans la consommation du dommage le concours actuel de l'activité physique de l'homme avec une chose susceptible d'être maîtrisée par lui, mais douée cependant, au moment de l'événement dommageable, d'une activité propre.

Les auteurs des ouvrages spéciaux sur les accidents d'automobiles déclarent unanimement que seul l'article 1382 est applicable à ces accidents.

(1) D. P., 1907.2.17.

(2) D. P., 1901.1.41.

(3) BONNET, *De la responsabilité du fait des choses*, Thèse, Poitiers, 1907, p. 96.

M. Dubosc (1) est formel en ce sens et fonde son avis sur ce que l'article 1384 ne parle pas du dommage qui est causé « par une personne se servant d'une chose ».

Pour M. Saintelette (2), l'article 1384 est absolument inapplicable dans l'hypothèse d'un accident d'automobile, car, dit-il, « c'est la maladresse du conducteur et non le fait de la chose qui détermine la catastrophe ».

La victime pour obtenir une indemnité devra donc démontrer que l'accident provient d'une faute de l'automobiliste. Si aucune faute n'est relevée à la charge de ce dernier, il ne sera pas responsable (3).

Conformément aux principes posés par l'article 1383 du Code civil, la faute peut consister en un fait quelconque. Une simple négligence, une inattention suffisent pour engendrer la responsabilité.

Beaucoup de Tribunaux pensent même qu'une automobile étant un engin particulièrement susceptible par sa puissance, par sa vitesse, de causer de graves accidents, il y a lieu de se montrer particulièrement sévère dans l'appréciation de la conduite de l'automobiliste et des fautes qu'il peut commettre (4).

(1) DUBOSC, *Les automobiles devant la loi*, *Revue du Tourisme et des Sports*, janvier 1908.

(2) SAINTELETTE, *Responsabilité des propriétaires d'automobiles*, p. 31 ; LEMOINE, *La responsabilité civile des propriétaires d'automobiles*, Thèse, Paris, 1909, p. 23 ; HABER, *L'automobile devant la loi*, Thèse pour le doctorat, Paris, 1903, p. 100.

(3) Cas., 22 mars 1911, *D. P.*, 1911.1.354 ; Trib. Châtillon-sur-Seine, 11 février 1908, *Sirey supp.*, 1908.2.19 ; Lyon, 7 mai 1909, *Mon. Jud. Lyon*, 1^{er} janvier 1910 ; Poitiers, 6 juillet 1909, *D. P.*, 1910.5.16 ; Trib. paix Montendre, 2 février 1911, *D. P.*, 1913.2.108 ; Trib. civ. Toulouse, 18 juin 1920, *Gaz. Trib. Midi*, 15 août 1920.

(4) Trib. civ. Dinan, 21 juin 1916, *Gaz. Trib.*, 9 mai 1917 ; Bourg, 29 juillet 1919, *Loi*, 26 août 1919 ; comparer jurisprudence des Tribunaux anglais rapportée ci-dessous.

Pour engager la responsabilité du conducteur, la faute relevée à sa charge devra avoir été la cause génératrice de l'accident (1).

Si cette relation de cause à effet n'est pas prouvée, il ne pourra y avoir de responsabilité.

Par exemple, si une garde-barrière meurt soudain de frayeur en voyant passer devant elle une automobile lancée à une vitesse exagérée, l'automobiliste, malgré la faute commise par lui, ne sera pas déclaré responsable s'il est douteux que cet excès de vitesse ait été la cause de la frayeur mortelle qui a pu être aussi causée par l'arrivée soudaine d'un train, alors que la garde-barrière n'avait pas fermé les portes de la voie (2).

La responsabilité n'existera pas non plus s'il est démontré que l'accident se serait produit, même si la faute n'avait pas été commise. Si, par exemple, un cheval s'effraye soudain en croisant une automobile qui tient le côté gauche de la route, le fait que l'automobile ne tenait pas le côté réglementaire ne saurait être retenu comme faute, le cheval se serait aussi bien effrayé si l'automobile avait tenu sa droite (3).

Mais du moment que sont prouvées la faute de l'automobiliste et la relation de cause à effet entre cette faute et le dommage, la responsabilité de l'automobiliste est engagée.

Il importe peu qu'un choc matériel ait ou non existé, que l'automobiliste ait ou non touché la victime.

Qu'un cycliste, serré de trop près entre l'automobile

(1) Rouen, 2 avril 1898, *D. P.*, 1899.2.295; *Gaz. Pal.*, 1898.1.622; Nîmes, 11 juillet 1905, *Lois et Sports*, mars 1906, p. 129.

(2) Bordeaux, 30 décembre 1904, *D. P.*, 1905.2.431, *S.*, 1907.2.69.

(3) Trib. civ. Seine, 16 février 1898, *Gaz. Pal.*, 1898.3.92.

et le trottoir, soit tombé en voulant mettre pied à terre précipitamment, cela suffit pour engager la responsabilité de l'automobiliste (1).

L'automobiliste est pareillement responsable au cas de frayeur mortelle causée par une vitesse excessive (2).

Le dommage peut n'avoir été causé que par l'intermédiaire d'un objet étranger ; si, par exemple, une automobile vient à bousculer une voiture arrêtée et l'envoie briser une devanture, l'automobiliste tamponneur sera seul responsable du bris de cette devanture (3).

Il en sera de même si la voiture intermédiaire n'a pas été à proprement parler projetée dans la devanture, mais si son conducteur a été obligé de lui faire faire une embardée pour éviter une grave collision avec une automobile arrivant en sens inverse et ne tenant pas le côté réglementaire (4).

Dans tous ces cas, la voiture intermédiaire a joué un rôle purement passif. Son conducteur n'ayant commis aucune faute, ne saurait, en bonne justice, être condamné ; nous estimons même que le Tribunal ne pourrait pas prononcer sa condamnation en lui accordant un recours en indemnité contre l'automobiliste fautif, cause première de l'accident (5).

Lorsque plusieurs personnes ont participé à la faute génératrice de l'accident, elles sont solidairement responsables envers la victime, qui peut réclamer la totalité de l'indemnité à l'un ou à l'autre des co-auteurs, sauf à

(1) Trib. civ. Melun, 26 mars 1897, *Gaz. Pal.*, 1897.1.584.

(2) Trib. corr. Dieppe, 29 décembre 1897, *Gaz. Pal.*, 1898.1.107.

(3) Cass. civ., 31 juillet 1905, *Lois et Sports*, 1906, p. 422.

(4) Trib. corr. Dreux, 18 juin 1906, *Petites Annales du Cycle et de l'Automobile*, 1906, p. 208.

(5) Contra : Trib. corr. Seine, 19 septembre 1900, *Gaz. Pal.*, 1900.2.540.

celui-ci à se retourner contre les autres co-auteurs à concurrence de leur part et portion dans la dette.

Cette théorie a été en particulier appliquée au cas où l'excès de vitesse avait été provoqué par « un commun état d'âme provenant de libations répétées » (1).

C'est en vertu de cette même théorie que divers jugements (2) ont rendu responsable, même pénalement, le propriétaire qui, assis à côté de son chauffeur, ne lui ordonne pas de ralentir dans la traversée d'un village. Ils estiment que ce propriétaire commet une faute personnelle engageant non seulement sa responsabilité civile (celle-ci était déjà engagée comme commettant du chauffeur), mais aussi sa responsabilité pénale.

Ces jugements sont rares et ont été critiqués comme faisant échec au principe de la personnalité des peines.

La Cour d'appel d'Amiens, en particulier, dans son arrêt du 27 février 1902 (3), a refusé de considérer comme ayant commis une faute personnelle, le propriétaire qui se fie à son chauffeur pour la conduite de l'automobile.

Si deux automobilistes luttent de vitesse et si l'un d'eux vient à causer un accident, seront-ils co-auteurs et solidairement responsables ? Certains Tribunaux l'ont pensé, mais la majorité des décisions judiciaires semble repousser cette prétendue complicité morale (4).

(1) Lyon, 7 mai 1921, *D. P.*, 1922.2.167.

(2) Trib. simple police Pont-Sainte-Maxence, 16 mars 1906, *Le Droit*, 7 mai 1906 ; Trib. corr. Nevers, 14 novembre 1907, cité par IMBRECQ, *L'automobile devant la justice*, p. 14.

(3) *D. P.*, 1902.2.220.

(4) IMBRECQ, *L'automobile devant la justice*, p. 19, citant *in extenso* Rouen, 3 juillet 1908 ; voir cependant arrêt d'analogue : deux cochers luttant entre eux de vitesse, Bordeaux, 12 août 1859, *D. P.*, 1859.2.216.

SECTION II

NOUVELLE JURISPRUDENCE

tendant à

SOUMETTRE LES ACCIDENTS D'AUTOMOBILES

A L'ARTICLE 1384

La théorie de la responsabilité civile des automobilistes que nous venons d'exposer a été, jusqu'à ces dernières années, admise par l'unanimité des Tribunaux. Elle présente cependant de graves inconvénients. Tous les auteurs qui ont examiné la question en ont été frappés et ont proclamé, dans leurs articles, qu'il y avait lieu d'organiser cette responsabilité sur de nouvelles bases.

Sous l'influence des nécessités pratiques d'une part, de ces articles théoriques d'autre part, la jurisprudence s'est mise à évoluer. Elle a d'abord procédé par cas d'espèces et appliqué l'article 1384 à certains accidents d'automobiles. Ensuite, elle a étendu cette application, et M. Ripert (1) croit pouvoir affirmer qu'à l'heure

(1) *D. P.*, 1925.1.5 ; voir aussi ESMEIN, note au *S. et P.*, 1925.1.321.

actuelle la jurisprudence de la Cour de Cassation soumet tous les accidents d'automobiles à l'article 1384. Les causes de cette évolution, la manière dont elle s'est opérée, vont faire l'objet de la présente section.

Les auteurs, dès les premières années de l'automobilisme, ont été d'accord pour signaler l'insuffisance de la jurisprudence qui n'assurait pas régulièrement la juste réparation des dommages subis par les victimes. Cette jurisprudence oblige la victime à apporter, devant le Tribunal, la preuve d'une faute commise par l'automobiliste ; c'est là une exigence trop lourde et il conviendrait de décharger la victime de ce fardeau.

M. Gaudillot (1) résume fort bien ce qui se passe, en fait, dans beaucoup d'accidents.

Pour que la victime puisse obtenir la réparation du préjudice qu'elle a subi, il faut la réunion de trois conditions : l'accident doit s'être produit en présence de témoins ; ces témoins doivent avoir assez de présence d'esprit pour remarquer les circonstances de l'accident, et enfin une bonne mémoire doit leur permettre de rapporter fidèlement aux juges les détails caractéristiques qui permettront d'établir la faute ; « ensemble de conditions, dit M. Gaudillot, qui se trouveront rarement réunies ».

Si l'accident se produit en rase campagne, il n'y aura pas de témoins ; s'il y en a, ils ne voudront ou ne pourront rapporter aucun témoignage précis devant le Tribunal ; la soudaineté même de l'accident empêche les témoins de retenir les détails.

Les témoignages seront souvent contradictoires. Le

(1) GAUDILLOT, *Responsabilité civile en matière d'accidents d'automobiles*, p. 124.

12 décembre 1920, la jeune Suzanne P..., âgée de 12 ans, rentrait chez ses parents, lorsqu'elle fut mortellement blessée par une automobile qui roulait dans la même direction. Les témoins cités par l'automobiliste déclarèrent que la victime, courant sur le côté gauche de la route, s'était soudain jetée sous les roues de l'automobile en voulant traverser à l'instant où la voiture arrivait à sa hauteur. Les témoins entendus à la requête des parents de la victime, affirmèrent que cette dernière marchait sur le côté droit de la route où elle avait été heurtée par l'automobile qui roulait vivement et en zigzaguant. Le 18 octobre 1924, la Cour de Paris (1) constatait que « les témoignages recueillis étant absolument contradictoires, il n'était pas possible d'en faire état ».

Il pourra arriver aussi que la déclaration du témoin soit rejetée pour le tout comme invraisemblable, ainsi que le fait remarquer M. Wahl, si l'imprécision de ses souvenirs ou la défectuosité de sa vision l'amènent à commettre des erreurs de détails (2). En particulier, dans le cas de vitesse excessive reprochée à un automobiliste, il sera presque toujours possible de discuter les témoignages rapportés contre lui (3).

Frappés de cette insuffisance de la jurisprudence, les auteurs ont proposé de déplacer le fardeau de la preuve et de rendre l'automobiliste responsable, à moins qu'il

(1) D. P., 1925.241 (2^e espèce).

(2) WAHL, *Revue trimestrielle de droit civil*, année 1908, *Responsabilité civile en matière d'accidents d'automobiles*, p. 23 ; voir Trib. Seine, 1^{er} février 1905, rapporté par cet auteur.

(3) Sur la difficulté de cette preuve, voir WAHL, *loc. cit.* ; voir aussi SAINTELETTE, *Responsabilité des propriétaires et conducteurs d'automobiles*, p. 50 et ss.

ne prouve le cas de force majeure ou la faute de la victime.

Dès 1906, M. Planiol propose de déclarer l'automobiliste responsable de plein droit de tout accident causé par sa voiture, car en lançant un engin aussi dangereux sur les voies accessibles à tous, il a commis une véritable faute, un « dépassement de droit » qui engendre sa responsabilité parce qu'il est illicite (1).

En 1908, M. Wahl reprend la même idée et songe à appliquer aux accidents d'automobiles la nouvelle jurisprudence qui trouvait dans l'article 1384 du Code civil une responsabilité du fait des choses. Cette application, écrit-il, constituerait un grand progrès en ce qu'elle déplacerait la charge de la preuve (2).

Il compare la responsabilité de l'automobiliste régie par l'article 1382 et celle du cavalier régie par l'article 1385. Il s'étonne que ces responsabilités soient régies par des règles différentes (3).

Avec MM. Louis Crémieu (4), Colin (5) et Gaudillot (6), M. Wahl (7) réclame une loi soumettant les accidents d'automobiles à la théorie du risque.

Dans un « Examen doctrinal de la jurisprudence »,

(1) PLANIOL, *Revue Crit.*, 1906, *Etude sur la responsabilité civile*, p. 85.

(2) WAHL, *Revue trim. de droit civil*, 1908, *Responsabilité civile en matière d'accidents d'automobiles*, p. 18.

(3) WAHL, *loc. cit.*, p. 21.

(4) LOUIS CRÉMIEU, *Revue trim. de droit civil*, 1910, *Responsabilité et risque*, p. 544.

(5) *Bulletin de la Société d'Etudes législatives*, 1907, *Projet de loi relatif à la responsabilité en matière d'accidents d'automobiles*, Rapport de M. COLIN, p. 273.

(6) GAUDILLOT, *Responsabilité civile en matière d'accidents d'automobiles*, p. 289.

(7) WAHL, *loc. cit.*, p. 24.

paru dans la *Revue Critique* (1), M. G. Ripert étudie les arrêts que nous avons analysés dans la précédente section et qui ont définitivement consacré l'application de l'article 1382 aux accidents d'automobiles. Il critique ces décisions (2) en s'attaquant à la distinction même que font les Tribunaux selon que la chose est sous la garde ou sous la direction de l'homme :

La distinction entre la machine considérée en soi et la machine en action dirigée par l'homme lui semble surprenante. Une chose, en effet, n'est jamais la cause du préjudice ; elle n'en est que l'instrument. Si une chose nuit, c'est qu'un fait préalable de l'homme l'a mise en état de nuire (3). Derrière le *fait de la chose*, il est toujours possible de retrouver le *fait de l'homme*. La seule différence entre l'automobile qui cause un dommage, alors qu'elle est sous la direction de son conducteur et le vase placé sur un portique qui, en tombant, blesse quelqu'un, est que, dans le second cas, le fait de l'homme est plus difficilement aperçu parce que plus éloigné dans le temps.

Et M. Ripert conclut (4) qu'il n'y a pas, à proprement parler, de responsabilité du fait des choses, qu'il n'existe qu'une responsabilité personnelle, laquelle est augmentée parce que l'appropriation et l'aménagement des choses extérieures augmentent notre activité. Il n'y a donc pas lieu de limiter aussi « arbitrairement » l'application de l'article 1384. Tous les accidents causés par les choses, même lorsqu'elles sont dirigées par l'homme, et

(1) RIPERT, *Revue Critique*, année 1912, *Examen doctrinal*, p. 203.

(2) RIPERT, *loc. cit.*, p. 204.

(3) Voir même avis PLANIOL, *D. P.*, 1906.1.457.

(4) RIPERT, *Revue Critique*, année 1911, *Examen doctrinal*, p. 141; année 1912, *Examen doctrinal*, p. 204.

en particulier les accidents d'automobiles, doivent, d'après M. Ripert, être régis par cet article.

M. Saleilles dit textuellement que si quelqu'un se sert d'une automobile, sa responsabilité doit être la conséquence de la garde qui lui incombe (1).

Plus récemment, dans son article « La Responsabilité des accidents causés par les automobiles », M. H. Capitant invite les Tribunaux à soumettre tous ces accidents à l'article 1384 « et à montrer ainsi qu'une jurisprudence avisée peut, avec de vieux textes, satisfaire à des besoins nouveaux (2).

M. Josserand (3) estime que l'article 1384 doit seul régir la responsabilité des automobilistes, car l'utilisation de l'automobile est la conjugaison de deux forces distinctes, indépendantes, c'est une collaboration dans laquelle le fait de la chose apparaît au premier plan.

Pour M. Esmein (4), il est d'autant plus choquant d'écarter la présomption de faute de l'article 1384 que ce qui en fait écarter l'application, c'est la possibilité d'une faute d'imprudence de la part du conducteur, cause si fréquente des accidents que l'on peut se demander s'il ne conviendrait pas d'en admettre l'existence par une présomption générale.

(1) SALEILLES, *Revue Trim.*, 1911, *Responsabilité du fait des choses devant la Cour supérieure du Canada*, p. 49.

(2) H. CAPITANT, *La Responsabilité des accidents causés par les automobiles*, *Gaz. Dall.*, 31 mai 1923, p. 79.

(3) JOSSEBRAND, *D. P.*, 1925.2.106 ; voir aussi les notes du même auteur au *D. P.*, 1904.2.257 et *D. P.*, 1900.2.289.

(4) ESMEIN, note *S.*, 1924.1.321 ; voir cependant les notes du même auteur, *S.*, 1897.1.17 ; *S.*, 1898.1.65 ; *S.*, 1899.1.497 ; *S.*, 1910.1.17, dans lesquelles cet auteur estime que l'application de l'article 1384 doit être restreint aux choses qui peuvent causer un dommage par leur *fait propre*, en dehors de toute intervention de l'homme.

Influencée par l'opinion de ces auteurs et désireuse d'assurer à la victime la réparation des dommages subis, la jurisprudence évolua.

Avant de soumettre tous les accidents d'automobiles à l'article 1384, les Tribunaux l'appliquèrent dans certaines circonstances.

Il fut d'abord appliqué dans les cas où la machine avait causé le dommage par son fait propre, en dehors de toute direction de son conducteur.

Lorsque l'explosion d'une voiture à essence occasionne un incendie, l'analogie est évidente avec l'incendie causé par une batteuse à vapeur ; et comme une jurisprudence constante soumet les accidents causés par les batteuses à l'article 1384 (1), il est naturel d'y soumettre également les accidents analogues causés par les automobiles.

C'est ainsi que l'article 1384 a trouvé une première application en matière d'accidents causés par les automobiles. C'est cet article qu'a appliqué le jugement du Tribunal Civil de la Seine du 10 juin 1903. Les juges qui l'ont rédigé ont bien cité l'article 1382, mais, ainsi que le fait remarquer M. Imbrecq (2), il s'agit certainement là d'une erreur de rédaction.

Une automobile arrêtée sur l'un des bas côtés de la route avait pris feu et son réservoir, en explosant, avait communiqué l'incendie à la ferme voisine. Le fermier sinistré poursuivait l'automobiliste en dommages et intérêts. Aucune faute n'était relevée contre ce dernier,

(1) Chambéry, 12 juillet 1905, *D. P.*, 1905.2.417, et la note de M. JOSSERAND ; Bourges, 15 janvier 1906, *D. P.*, 1906.2.249 et la note ; Lyon, 18 janvier 1907, *D. P.*, 1909.2.245.

(2) IMBRECQ, *L'automobile devant la justice*, p. 67.

lequel soutenait que l'accident devait être attribué à un cas de force majeure.

Le Tribunal ne l'en a pas moins condamné en ces termes :

« Attendu que... les personnes qui emploient les véhicules automobiles sont soumises à la loi commune et tenues d'après l'article 1382 du Code civil de réparer les dommages qu'elles occasionnent... ;

« Attendu que même en admettant que la science fut, quant à présent, impuissante à prévenir ces accidents, les automobilistes n'en seraient pas moins obligés d'indemniser les propriétaires incendiés ;

« Attendu d'autre part, qu'aucune faute ou négligence n'est imputable au demandeur. »

Ce jugement condamne donc sans qu'aucune faute ait été prouvée. La phrase « Attendu qu'en admettant que la science fut impuissante à prévenir ces accidents »... nous semble même contenir l'idée de risque créé. Ce jugement fait donc bien application de l'article 1384.

Ce même article 1384 est également appliqué au cas où l'accident a été causé par le mauvais fonctionnement d'un organe de l'automobile.

Ce point montre bien l'évolution de la jurisprudence.

Les Tribunaux, en effet, partant de cette idée que l'article 1382 seul doit régir les accidents causés par les automobiles lorsqu'elles roulent sous l'entière maîtrise de leur conducteur, appliquèrent d'abord cet article 1382, même lorsque l'accident s'était produit par suite de la rupture d'une pièce. Cette application fut faite dans le cas d'une automobile qui était montée sur un trottoir par suite de l'éclatement d'un pneu (1) ; elle

(1) Trib. civ. Seine, 5 janvier 1912, *Gaz. Trib.*, 2 avril 1912.

fut faite aussi au cas d'un accident survenu par suite de la rupture d'une roue (1).

En 1911, un arrêt de la Cour de Caen (2) avait cependant admis que le conducteur pouvait être rendu de plein droit responsable du vice propre, mais cet arrêt n'avait pas été suivi.

La jurisprudence la plus récente applique l'article 1384 dès que l'accident n'a pas été, à proprement parler, causé par la mauvaise direction imprimée par le chauffeur, mais par « un fait autonome » de l'automobile ; par exemple la rupture ou le non-fonctionnement d'une pièce.

La Cour de Paris ayant à juger un accident survenu par suite de la rupture de la barre de direction, a déclaré, le 7 avril 1922 (3), que la voiture était sous la garde de son propriétaire.

Dans un cas analogue, le Tribunal de Boulogne-sur-Mer, le 15 février 1924, a jugé de la même façon (4).

La Cour de Lyon, le 14 octobre 1922 (5), a appliqué l'article 1384 à un accident causé par la rupture d'une fusée. L'examen de la cassure de la fusée montrait des « soufflures » dans cette pièce ; le vice propre était donc prouvé. Si la cause de la rupture de la fusée n'avait pas pu être déterminée, la Cour de Lyon aurait-elle jugé comme elle l'a fait ou aurait-elle jugé comme la Cour de Paris le 15 février 1917 ?

(1) Paris, 15 février 1917, *D. P.*, 1918.2.7 ; voir aussi Montpellier, 3 avril 1912, *Rec. Ass.*, 1922.459 ; Trib. civ. Nantes, 30 janvier 1923, *Rec. Ass.*, 1923.194 ; voir la critique de ces décisions : DEMOGUE, *Traité des obligations*, t. V, p. 383.

(2) Caen, 30 octobre 1911, *Rec. Caen*, 1912.99, cité dans la *Semaine législative* du 26 octobre 1924, p. 773.

(3) *Gaz. Pal.*, 1922.2.128 ; *Rev. Trim.*, 1922.982.

(4) *Gaz. Pal.*, 1924.1.608.

(5) *Rec. Ass.*, 1923.33.

L'interprétation donnée actuellement par la jurisprudence à l'article 1384 qui, dit-elle, « attache la responsabilité non à la chose elle-même, mais à la garde de la chose » (1), semble commander que la Cour de Lyon aurait jugé comme elle l'a fait.

En examinant les décisions judiciaires, il est facile de se rendre compte combien il est peu satisfaisant d'appliquer tantôt l'article 1384 et tantôt l'article 1382. La limite d'application de l'un et de l'autre de ces articles sera toujours difficile à déterminer.

L'arrêt de Grenoble du 15 novembre 1921 semble bien décider, ainsi que le fait remarquer M. Demogue (2), que si une partie du mécanisme, soumise directement à l'action de l'homme, se détériore, il n'y a pas fait autonome ; que si au contraire le déboitement ou la rupture se produit dans une pièce dont le fonctionnement est à peu près indépendant du conducteur, il y a fait autonome. Cet avis ne nous donne pas satisfaction. Avec le commentateur, nous pensons que l'article 1382 ne pourrait être appliqué que s'il était précisé que la rupture de la pièce s'était produite sous l'action du conducteur, par exemple sous l'action d'un trop brusque coup de volant.

Toutes ces difficultés et toutes ces distinctions disparaissent, si on admet que tous les accidents d'automobiles doivent être soumis à l'article 1384. De nombreuses juridictions ont, ces derniers temps, adopté cette solution. Elle paraît être l'aboutissement logique de l'évolution de la jurisprudence.

L'arrêt de la Cour de Lyon du 24 mars 1923 (3) fonde

(1) Voir note de M. LALOU au *D. P.*, 1922.2.137.

(2) R. DEMOGUE, *Rev. Trim.*, 1922, *Obligations et contrats spéciaux*, p. 632.

(3) *Rec. Ass.*, 1923.299.

à la fois la condamnation de l'automobiliste sur une faute (vitesse excessive) et sur la garde de la voiture qui incombait au propriétaire en vertu de l'article 1384.

L'arrêt de la Cour de Caen du 26 novembre 1924 (1), parle concurremment des articles 1382 et 1384. Il semble s'appuyer surtout sur ce dernier article. Il déclare que l'automobiliste « était responsable du dommage causé par l'automobile qu'il avait sous sa garde, et n'aurait pu échapper à la présomption de faute qu'édicte l'article 1384 qu'en prouvant que l'accident était dû à un cas fortuit ou à la force majeure ».

Le jugement du Tribunal civil de la Seine du 29 octobre 1924 (2), et celui du Tribunal de Narbonne du 11 décembre 1924 (3), appliquent l'article 1384 et ne parlent plus de l'article 1382.

Il en est de même de l'arrêt de la Cour de Paris du 18 octobre 1924. Cet arrêt est particulièrement remarquable parce que « les témoignages recueillis étant absolument contradictoires, il n'était pas possible d'en faire état ». *Aucune faute n'était donc prouvée.*

A la suite de ces arrêts, un certain nombre de Cours et de Tribunaux se sont ralliés à cette jurisprudence (4).

Certains auteurs ont dit que la Cour de Cassation, revenant sur sa jurisprudence antérieure, a décidé, par son arrêt du 29 juillet 1924, de soumettre les accidents

(1) *D. H.*, 1925, p. 33.

(2) *D. H.*, 1924, p. 661.

(3) *D. H.*, 1925, p. 73.

(4) Trib. civ. Mende, 12 novembre 1924, *Gaz. Pal.*, 1924.2.720; Riom, 19 novembre 1924, *Gaz. Pal.*, 7 janvier 1925; Trib. civ. Seine, 2 décembre 1924, *Gaz. Pal.*, 26 décembre 1924; Douai, 16 décembre 1924, *D. P.*, 1925.2.41; Trib. civ. Gaillac, 27 janvier 1925, *Gaz. Pal.*, 19 février 1925; Douai, 10 février 1925, *Gaz. Pal.*, 19 février 1925; Nancy, 27 mars 1925, *Gaz. Pal.*, 30 avril 1925.

d'automobiles à l'article 1384. Cet arrêt a donné lieu aux commentaires les plus opposés. Il est donc utile de rappeler les circonstances de fait dans lesquelles il a été rendu et les termes qu'il a employés.

Le 11 avril 1918, une automobile appartenant à la compagnie l'Abeille, monta sur un trottoir, défonça une devanture et blessa une personne à l'intérieur du magasin. Le chauffeur, traduit devant un conseil de guerre, fut acquitté.

Devant les Tribunaux civils, la victime prétendit que *l'accident provenait du mauvais état de la voiture* et de la rupture de boulons ; elle ajoutait qu'à l'instant de l'accident, la voiture *avait échappé à la maîtrise de son conducteur*.

La Cour de Paris ordonna une expertise ; les experts déclarèrent que cette rupture de boulons était la conséquence et non la cause de l'accident, qu'elle ne pouvait être attribuée au mauvais état de la voiture.

La Cour d'Appel rendit, le 6 janvier 1922, un arrêt déboutant la victime de sa demande, « considérant qu'il résulte du rapport des experts... qu'aucune faute ne peut être retenue à la charge de la Compagnie l'Abeille, qui détruit la présomption de faute pesant sur elle aux termes de l'article 1384 du Code civil ».

Sur pourvoi en cassation, la Chambre civile, le 24 juillet 1924, cassa l'arrêt de la Cour de Paris par les motifs suivants :

« Vu l'article 1384, al. 1^{er} du Code civil ;

« Attendu que la présomption de faute établie par cet article à l'encontre de celui qui a sous sa garde la chose inanimée qui a causé le dommage, ne peut être détruite que par la preuve d'un cas fortuit ou de force majeure, ou d'une cause étrangère qui ne lui soit pas

imputable ; qu'il ne suffit pas de prouver qu'il n'a commis aucune faute ou que la cause du dommage est restée inconnue ;...

« Attendu que l'arrêt attaqué décide que, l'accident ne pouvant être attribué au mauvais état de la voiture automobile, aucune faute ne peut être retenue à la charge de la Compagnie l'Abeille qui détruit la présomption de faute pesant sur elle aux termes de l'article 1384 du Code civil ; qu'en statuant ainsi il a violé l'article sus-visé... »

La Cour de Paris avait déclaré que la présomption de l'article 1384 tombait devant la *preuve toute négative* fournie par le propriétaire, qu'aucune faute n'était relevée contre lui.

Or, à l'heure actuelle, ainsi que le fait remarquer M. Lalou dans sa note au *Dalloz* (1), il est admis que cette présomption ne tombe que devant la *preuve directe* de la force majeure ou de la faute de la victime.

C'est en s'appuyant sur ce principe que la Cour de Cassation a cassé l'arrêt de la Cour de Paris (2). Malgré l'autorité de M. Ripert (3), nous ne croyons pas pouvoir conclure des termes de l'arrêt de la Cour de Cassation que cette juridiction soumettra désormais *tous* les accidents d'automobiles à l'article 1384 (4).

La Cour Suprême n'aurait peut-être pas cassé l'arrêt de la Cour de Paris s'il avait rappelé que lorsqu'il y a dans un accident le concours actuel de la force humaine

(1) HENRI LALOU, *D. P.*, 1922.2.137 ; voir aussi G. RIPERT, *D. P.*, 1922.1.25.

(2) M. ESMEIN, dans sa note au *S.*, 1924.1.321, reconnaît que c'est la seule chose qui résulte de façon expresse de l'arrêt commenté.

(3) RIPERT, *D. P.*, 1925.1.5 ; JOSSEBRAND, *D. P.*, 1925.2.106.

(4) SAVATIER, *D. P.*, 1925.2.41.

et de celle de la machine, le fait de l'homme doit être présumé et l'article 1382 appliqué, à moins que l'on ne prouve qu'à l'instant de l'accident, la machine, faisant apparaître sa force propre, avait échappé à la maîtrise de son conducteur (1).

La Cour de Cassation a pu aussi être influencée par le fait que la machine semblait bien avoir échappé au contrôle de celui qui la conduisait, puisqu'avant de blesser la victime, l'automobile avait traversé le trottoir et défoncé une devanture.

Si la nouvelle jurisprudence n'a pas été encore confirmée par la Cour de Cassation, il n'en reste pas moins qu'un certain nombre de Tribunaux et de Cours admettent maintenant que la responsabilité des automobilistes est régie par l'article 1384.

Cette jurisprudence est encore trop récente pour que nous puissions entrevoir toutes ses conséquences. Nous en indiquerons cependant quelques-unes.

L'automobiliste sera condamné si les circonstances de l'accident demeurent inconnues, soit qu'il n'y ait pas eu

(1) M. ESMEIN, dans sa note au S., 1924.1321, estime cependant que cet arrêt indique que la Cour de Cassation appliquera désormais l'article 1384 à tous les accidents d'automobiles.

En effet, dit-il, la Cour d'appel affirme souverainement qu'aucune faute n'est établie à la charge du gardien de la chose. Or, une décision ne pouvant être cassée pour un motif erroné lorsque la Cour suprême peut aux constatations des juges du fond adapter le moyen de droit exact, l'arrêt ne pouvait l'être que si la Chambre civile estimait l'article 1384, § 1, applicable même lorsque l'accident ne peut être attribué à un vice de la machine. Et sa doctrine se précise encore par le fait que l'accident était, dans les constatations du fait, le résultat d'une embardée produite par le brusque changement de direction opérée par le chauffeur et que, par suite, l'intervention de l'homme était très nette.

de témoins, soit qu'on ne puisse faire état des témoignages (1).

Pour dégager sa responsabilité, l'automobiliste devra prouver, non pas qu'aucune faute n'est relevée contre lui, mais que l'accident provient d'une cause extérieure ou de la faute de la victime.

Par exemple, un automobiliste blesse un piéton et offre de prouver : 1° que sa vitesse était très faible ; 2° qu'il a arrêté sa voiture sur place à l'instant même de l'accident ; 3° que la victime a fait un faux pas en descendant du trottoir et que l'accident en est résulté. Le Tribunal devra rejeter la demande d'enquête sur les deux premiers points, car il importe peu désormais que la vitesse n'ait pas été exagérée ; on ne reproche aucune faute. Au contraire, le Tribunal autorisera à prouver par enquête le troisième point, la faute de la victime (2).

La force majeure ou le cas fortuit, invoqué par l'automobiliste, devra être un fait extérieur à sa machine et de plus un événement imprévisible ; l'éclatement d'un pneu ne constitue donc pas une cause d'exonération (3).

L'adoption par la jurisprudence de l'article 1384 pour base de la responsabilité des automobilistes a pour conséquence de modifier l'influence de la chose jugée au criminel sur l'instance devant les Tribunaux civils.

Lorsque l'indemnité est réclamée en vertu de l'article 1382, l'acquittallement du conducteur, du chef d'homicide ou de blessures par imprudence, n'empêche pas, théoriquement, qu'il soit condamné par les Tribunaux civils à verser une indemnité à la victime.

La Cour de Cassation a toujours affirmé que l'action

(1) Paris, 18 octobre 1924, *D. H.*, 1924, p. 691.

(2) Trib. civ. Seine, 29 octobre 1924, *D. H.*, 1924, p. 661.

(3) Caen, 26 novembre 1924, *D. H.*, 1925, p. 33.

en réparation du dommage, fondée sur les articles 1382 et 1383 du Code civil, ne se confond pas avec l'action résultant du délit de blessures par imprudence (1).

Mais si tel est le principe théorique, il sera bien rare, pratiquement, qu'une action basée sur l'article 1382 puisse aboutir, si la poursuite correctionnelle intentée en vertu des articles 319 et 320 du Code pénal a donné lieu à un acquittement.

En effet, d'une part les articles 319 et 320 du Code pénal prévoient « toute imprudence, inattention, négligence ou inobservation des règlements ». L'acquittement devant le Tribunal correctionnel a irrévocablement écarté toute cause de poursuite pouvant constituer une telle imprudence, négligence, inattention ou inobservation des règlements.

D'autre part, il faut une faute pour fonder la responsabilité civile et permettre l'application de l'article 1382. Si atténuée soit-elle, cette faute n'en constituera pas moins une imprudence, une négligence, une infraction aux règlements. Donc, il est à peu près impossible d'imaginer un accident d'automobile où le conducteur, ayant été acquitté par le Tribunal correctionnel comme n'ayant pas contrevenu aux articles 319 et 320 du Code pénal, pourra être condamné par le Tribunal civil en vertu de l'article 1382 (2).

Si, au contraire, l'action civile est intentée en vertu de l'article 1384, le jugement rendu par la juridiction pénale ne peut pas être invoqué par l'automobiliste, puisque la preuve toute négative qu'aucune faute n'est

(1) Cass., 31 octobre 1906, *S. et P.*, 1907.1.126 ; Poitiers, 18 mars 1903, *S. et P.*, 1905.2.238 ; voir cependant *ESMEIN*, *S. et P.*, 1924.1.321.

(2) Cass., 12 juin 1914, *D. P.*, 1915.1.17.

rapportée contre lui ne suffit pas pour faire tomber la présomption de cet article (1).

Cependant, si le jugement du Tribunal correctionnel décide que l'accident est dû uniquement à une faute de la victime, aucune action civile ne pourra plus être intentée contre l'automobiliste ; la « cause extérieure » génératrice de l'accident est en effet judiciairement établie (2).

Une action civile pourra désormais être intentée, alors que l'action publique de l'article 320 du Code pénal sera éteinte par la prescription. L'action civile dont le Code d'Instruction criminelle lie le sort à l'action publique est, en effet, exclusivement l'action en réparation prévue par l'article 1382 du Code civil, fondée sur la faute du délinquant (3).

(1) Voir ESMEIN, note au *S.*, 1924.1.321.

(2) Paris, 10 juin 1925, *D. H.*, 1915, p. 521.

(3) Trib. Narbonne, 11 décembre 1924, *D. H.*, 1925, p. 73.

SECTION III

COMPARAISON AVEC LES PRINCIPES CONSACRÉS PAR LES LÉGISLATIONS ÉTRANGÈRES

Ainsi que nous venons de l'exposer, les principes régissant en France la responsabilité civile des automobilistes sont l'objet d'une évolution qui tend à établir une présomption de faute contre les auteurs d'accidents. Il est intéressant de rechercher si dans les autres législations, une telle présomption existe à la charge des automobilistes, et de comparer les principes posés par ces différentes législations avec ceux en vigueur dans notre pays.

La Hollande, l'Angleterre, l'Espagne, la Belgique et la Suisse ont une jurisprudence analogue à celle résultant en France de l'article 1382.

En Hollande, aucune présomption de faute ne pèse sur les automobilistes, et la victime doit, pour obtenir une indemnité, prouver la faute du conducteur. La responsabilité de ce dernier a pour base les articles 1401 et 1402 du Code civil néerlandais, qui sont la traduction

à peu près littérale des articles 1382 et 1383 du Code civil français.

La faute reprochée à l'automobiliste sera une imprudence, une négligence quelconque (1), une infraction à la réglementation contenue dans la loi du 15 février 1905.

L'automobiliste pourra dégager sa responsabilité en prouvant le cas fortuit, la force majeure ou la faute de la victime. Dans ce dernier cas, le juge peut admettre la faute commune et la responsabilité est partagée (2).

A titre de curiosité, nous citerons l'arrêt de la Cour d'Amsterdam, le 19 mai 1922 (3). Une automobile, roulant à une vitesse exagérée et ayant pris incorrectement un tournant, avait renversé un homme. Ce dernier tomba sur la tête et mourut d'une fracture du crâne. L'auteur de l'accident alléguait que le crâne de la victime n'était pas d'une épaisseur normale et que la mort ne pouvait lui être imputée. La Cour n'a pas admis la recevabilité de cette preuve.

La loi anglaise ne pose ni le principe de la responsabilité en vertu de la théorie du risque ni aucune présomption de faute à l'égard du chauffeur. La victime, pour obtenir une indemnité, doit prouver une faute (4).

Il y a lieu de remarquer cependant que les Tribunaux

(1) Haute Cour des Pays-Bas, 31 janvier 1919, *Weckblad van het recht*, n° 10.365, d'après renseignement personnel fourni par M. Van der Meulen, juge au tribunal d'Utrecht.

(2) Haute Cour des Pays-Bas, 31 janvier 1919, *Weckblad van het Recht*, n° 9.949, d'après renseignement envoyé par M. Van der Meulen, juge au tribunal d'Utrecht.

(3) *Weckblad van het Recht*, n° 10.945, d'après renseignement envoyé par M. Van der Meulen.

(4) Gayler and Pope Limited v. B. Davies and Son Limited, *Times New Paper*, 12 avril 1924, d'après renseignement envoyé par M. H.-C. Gutteridge, doyen de la Faculté de Droit de Londres.

anglais sont particulièrement sévères dans l'appréciation des faits, et déclarent facilement qu'il y a eu faute de la part de l'automobiliste. Pour ces Tribunaux, tout automobiliste devant s'attendre, lorsqu'il circule sur la voie publique, à rencontrer d'autres personnes, est tenu d'être toujours à même d'empêcher que sa machine ne cause un dommage.

Il est curieux de constater qu'en Angleterre des tentatives analogues à celles faites en France ont eu lieu pour rendre le propriétaire responsable en vertu de la théorie du risque.

Ces tentatives n'ont pas abouti et plusieurs jugements anglais ont posé le principe qu'il ne saurait suffire d'établir contre une personne que sa voiture a causé un dommage, car « le propriétaire n'encourt aucune responsabilité du fait d'être propriétaire » (1) (2).

En Espagne, une faute est également exigée comme base de la responsabilité civile.

L'article 1902 du Code civil Espagnol est analogue à l'article 1382 de notre Code et parle de « quiconque, par suite d'une faute ou d'une négligence, cause un dommage à autrui ».

La faute peut consister en un fait quelconque, en particulier en une infraction au règlement de police du 23 juillet 1918 sur la circulation des automobiles. Les juges du fait apprécient souverainement s'il y a eu faute ou non de la part de l'automobiliste.

(1) Lord Blackburn in *River wear Commissioners v. Adamson* (2 App. Cas. 742 at, p. 767), d'après renseignement envoyé par M. H.-C. Gutteridge.

(2) Pour la réglementation, voir MASSENAT-DEROCHE, *L'automobile aux Etats-Unis et en Angleterre*, p. 185.

L'influence de la chose jugée au criminel sur l'action civile est semblable à l'influence que produit en France le jugement du Tribunal correctionnel sur l'action civile intentée en vertu de l'article 1382. En fait, si l'auteur de l'accident est absous par la juridiction criminelle, la victime ou ses héritiers n'auront plus d'action civile (1).

La jurisprudence belge est semblable à la jurisprudence classique des Tribunaux français. Il en est de même de la jurisprudence suisse basée sur l'article 50 du Code Fédéral des obligations. Cet article est semblable à notre article 1382.

Une responsabilité analogue à celle de l'article 1384 du Code civil français a été établie à la charge des automobilistes en Allemagne, en Autriche, en Italie, en Danemark et en Suède. Dans ces différents pays, la responsabilité civile des automobilistes est régie, non par le droit commun, mais par des lois spéciales.

En Allemagne, les principes organisant cette responsabilité sont posés par l'article 7 de la loi du 3 mai 1909.

Les solutions que donne cet article sont comparables à celles qu'obtient en France la jurisprudence en basant la responsabilité des automobilistes sur l'article 1384 et en appliquant la présomption de faute qu'édicte cet article contre celui qui se sert de la chose, cause du dommage.

(1) Tribunal Suprême, sentence du 26 mars 1909, d'après renseignement envoyé par M. José M. Trias de Bes, professeur à l'Université de Barcelone.

Aux termes de cet article 7, le propriétaire d'une automobile est responsable de l'accident, à moins qu'il ne prouve que cet accident a été causé par un événement inévitable.

N'est pas considéré comme événement inévitable tout refus (vergassen) du mécanisme ou état défectueux du véhicule. Ceci correspond, dans la jurisprudence française, à l'accident causé par le vice de la voiture (rupture de la barre de direction, rupture d'une fusée) ; et nous savons qu'en France, le propriétaire de la voiture est responsable de plein droit de tels accidents.

Au contraire, si l'automobiliste prouve l'existence d'un événement inévitable, extérieur à lui-même et à son véhicule, par exemple une faute de la personne lésée, ou le fait d'un tiers ne participant pas à la conduite du véhicule, aucune responsabilité ne pèse plus sur lui, « pourvu, ajoute la loi, que le détenteur et le conducteur aient apporté l'attention que les circonstances leur commandaient », et c'est à eux de le prouver.

Nous devons rapprocher ces solutions de celles que donne en France la nouvelle jurisprudence. Dans la loi allemande comme dans la nouvelle jurisprudence française, c'est la *preuve directe* de la cause extérieure qui est exigée. La preuve toute négative qu'on ne rapporte aucune faute contre l'automobiliste, auteur de l'accident, ne saurait suffire à exonérer ce dernier de toute responsabilité.

Lorsque la victime a contribué par son fait à causer l'accident ou à l'aggraver, il y a responsabilité partagée. Le juge apprécie la gravité des fautes commises par chacune des parties.

Cette loi n'est pas applicable aux accidents causés par les voitures transportant seulement des charges et ne

pouvant dépasser sur route plate la vitesse de vingt kilomètres à l'heure.

Comme compensation à l'aggravation de responsabilité qu'elle édicte, cette loi fixe des *maxima* pour les indemnités exigibles par cette voie, c'est-à-dire sans prouver la faute du conducteur de l'automobile (article 12).

L'article 16 reconnaît à la victime le droit d'exercer les actions de droit commun si ces actions sont pour elle plus avantageuses.

L'Autriche a aussi une loi édictant une responsabilité spéciale en cas d'accidents d'automobiles. Cette loi date du 9 août 1908. Elle est absolument semblable à la loi allemande et, comme elle, applicable seulement aux automobiles susceptibles de dépasser en palier une certaine vitesse. Comme en Allemagne, l'automobiliste est responsable, à moins qu'il ne prouve que l'accident a été causé par la faute d'un tiers, la force majeure ou la faute de la victime ; si l'accident provient de ce que l'automobile n'a pas obéi à son conducteur, il faudra prouver que le trouble survenu dans le fonctionnement du véhicule n'est pas imputable à un vice de construction.

En Italie, la loi du 30 juin 1912 édicte aussi une présomption de faute contre l'automobiliste auteur d'un accident.

Aux termes de l'article 5 de cette loi, l'automobiliste peut dégager sa responsabilité en prouvant qu'il a usé de tout le soin possible pour éviter l'accident.

Cette solution diffère de celle donnée par la loi allemande ; la preuve toute négative que l'automobiliste a pris le *maximum* de précautions qu'on est en droit

d'exiger de lui, suffira, en Italie, pour dégager sa responsabilité. Il peut ne pas prouver directement le cas fortuit ou la force majeure. De ce que toutes les précautions ont été prises, le juge conclut que l'accident provient de la force majeure.

Cette solution est celle qu'avait, jusqu'en l'année 1913, adopté la jurisprudence française à l'égard de la présomption de l'article 1384 al. 1.

Les personnes responsables sont le conducteur et le propriétaire de la voiture. Le propriétaire est celui qui est désigné comme tel sur les registres de la préfecture. Cette personne ne peut pas prétendre qu'elle n'est pas propriétaire. Elle ne peut pas, par exemple, invoquer une mutation non encore transcrite (1).

En Suède, la responsabilité des dommages causés aux tiers par la circulation des automobiles est régie par la loi du 30 juin 1917, qui pose qu'en principe le propriétaire de l'automobile est responsable des dommages causés aux personnes et aux choses. Il dégage sa responsabilité en prouvant que le dommage n'a été causé ni par le fait du conducteur, ni par une défectuosité de la voiture.

D'après l'article 2, le conducteur est responsable dans les mêmes termes que le propriétaire, c'est-à-dire qu'il sera déchargé de toute responsabilité s'il résulte des circonstances que ce n'est pas son fait qui a causé le dommage.

Au cas où une faute de la victime a occasionné ou

(1) Appello Milano, 23 agosto 1921, Battezzati, Ricci. Monit. Trib. 340, d'après renseignement fourni par M. G. Carrara, professeur à l'Université de Rome.

aggravé l'accident, le juge peut réduire ou même supprimer toute indemnité.

En Danemark, la loi actuellement en vigueur date du 29 avril 1913. Sont responsables celui qui se sert du véhicule ou celui pour le compte duquel il circule. Cette formule diffère de celle employée par la loi italienne, qui parle du propriétaire. Nous pouvons la rapprocher du mot de « garde » contenu dans l'article 1384 du Code civil français ; le gardien, en effet, est celui qui se sert du véhicule ou celui pour le compte duquel il circule, plutôt que le propriétaire.

D'après la loi danoise, la victime ne pourra obtenir aucune indemnité si l'automobiliste prouve que la victime a agi avec intention, ou qu'elle a commis une faute lourde, ou que, malgré toute la diligence possible, l'accident ne pouvait être évité.

CHAPITRE II

CIRCONSTANCES

influant

SUR LA RESPONSABILITÉ DE L'AUTOMOBILISTE

SECTION I

CIRCONSTANCES ENTRAINANT LA RESPONSABILITÉ

Il est impossible de donner une énumération complète de toutes les circonstances pouvant entraîner la responsabilité de l'automobiliste. Toute imprudence, toute négligence ayant fait naître ou aggravé l'accident, constitue pour son auteur une source de responsabilité.

Cependant, les principales règles de prudence que doit observer un automobiliste lui sont rappelées dans les décrets réglementant la circulation sur les voies publiques.

Au point de vue civil, le rôle des règlements est de rendre plus précise et plus stricte l'obligation de prendre certaines précautions que commande la simple prudence, parfois de prescrire des mesures nouvelles et de rendre obligatoires certaines précautions dont l'inobservation n'aurait pu, en l'absence de règlement, être considérée comme une faute par les juges.

Tout conducteur sait qu'il est imprudent de ne pas rester maître de sa vitesse, mais beaucoup ont besoin d'être rappelés à ce principe.

En l'absence de règlement, les Tribunaux ne pourraient pas déclarer en faute l'automobiliste qui, la nuit, ne disposerait pas de deux éclairages. Sur ce point, le règlement a créé de toutes pièces une obligation nouvelle.

Les textes qui composent la réglementation sont principalement la loi du 30 mai 1851 sur la police de roulage, la loi du 25 juin 1920 relative à la nécessité d'un permis de circulation pour les voitures automobiles, et le décret du 31 décembre 1922, appelé le Code de la route. Ce dernier décret, par son article 63, abroge un grand nombre de textes plus anciens réglementant la circulation et le roulage.

L'éclairage des automobiles est régi par le décret du 28 juillet 1923.

D'autre part, en vertu de leurs pouvoirs de police, les maires et les préfets peuvent prendre, dans les limites de leurs circonscriptions territoriales, diverses dispositions dans l'intérêt de la sécurité publique.

Ce droit leur est expressément reconnu par l'article 62 du décret du 31 décembre 1922.

Le Code de la route est divisé en sept chapitres.

Les dispositions applicables aux automobiles circulant isolément, et n'étant affectées à aucun service public de transport en commun, se trouvent dans les chapitres I et III de ce décret.

Si l'inobservation des règlements constitue une faute pour l'automobiliste, leur observation ne dégage pas forcément sa responsabilité. L'observation des décrets sur la circulation ne saurait affranchir l'automobiliste de son devoir général de prudence, ni le dispenser de veiller à la sécurité des personnes qu'il rencontre. « Il ne saurait suffire à un conducteur d'automobile d'alléguer

qu'il a pris toutes les précautions indiquées par les règlements pour s'exonérer de toute responsabilité (1). »

Aucun texte n'interdit à l'automobiliste d'actionner brusquement la trompe de sa voiture en dépassant un piéton qui se tient sur le côté réglementaire de la voie. Cependant commet une faute, engageant sa responsabilité, l'automobiliste qui, en surprenant un piéton par la soudaineté et l'intensité d'un appel lancé trop près de lui, l'effraie, l'affole et cause ainsi un accident.

Nous allons maintenant étudier les circonstances dans lesquelles l'automobiliste est déclaré responsable et les fautes qu'il peut commettre, fautes qui, pour la plupart, sont prévues par le Code de la route.

§ 1. — *La vitesse*

Une vitesse excessive est la faute le plus souvent reprochée aux automobilistes. Les condamnations prononcées de ce chef ne se comptent plus (2).

Cette faute est prévue par l'article 31 du décret du 31 décembre 1922, qui édicte que l'automobiliste doit constamment rester maître de sa vitesse.

Depuis l'abrogation de l'article 14 du décret du 10 mars 1899, il n'existe plus de vitesse *maxima* pour les automobiles voyageant en rase campagne. Pour les voitures lourdes seulement, dont le poids total en charge

(1) Trib. comm. Seine, 28 février 1906, *Lois et Sports*, 1906, p. 286.

(2) Trib. civ. Grasse, 24 juin 1912, *Gaz. Trib.*, 27 sept. 1912; Bordeaux, 26 juin 1905, *D. P.*, 1906.5.56; Lyon, 7 mai 1921, *D. P.*, 1922.2.167; Lyon, 24 mars 1923, *Rec. Ass.* 1923, p. 299; et toutes les décisions citées dans la *Semaine Législative* du 26 octobre 1924, p. 769.

dépasse trois tonnes, des vitesses *maxima* peuvent être fixées par des arrêtés ministériels. Le texte du décret semble indiquer que cette mesure a été édictée dans le but de prévenir des dégradations excessives au sol des routes plutôt que dans celui d'éviter des accidents.

Les préfets et les maires ont le pouvoir d'édicter un *maximum* de vitesse dans les limites de leur circonscriptions. Les arrêtés ainsi pris par eux avant la promulgation du Code de la route ne sont pas abrogés par les articles 62 et 63 de ce décret. Ils sont donc toujours valables (1). Pour obliger les automobilistes étrangers à la commune, ces arrêtés doivent avoir été portés à leur connaissance par voie d'affiches et de panneaux (2).

Certains Tribunaux, en particulier le Tribunal de paix du V^e arrondissement de Paris, le 1^{er} juin 1906 (3) et le 19 avril 1907 (4), le Tribunal de Reims, le 24 septembre 1901 (5), ayant à interpréter le texte des décrets qui ordonnent à l'automobiliste de rester maître de sa vitesse, ont déclaré que le fait de l'accident démontre que le conducteur a contrevenu aux articles des règlements de police. En effet, disent-ils, la collision prouve que le conducteur n'était plus maître de sa vitesse puisqu'il n'a pas pu arrêter dans l'espace qui lui restait à parcourir entre l'instant où il s'est rendu compte du danger et l'instant de l'accident (6).

Si on base la responsabilité des automobilistes sur l'article 1382 du Code civil, cette solution est inadmis-

(1) Cass. 1^{er} mars 1924, *Gaz. Pal.*, 15 mai 1924.

(2) Trib. simple police, Sotteville-lès-Rouen, 25 juillet 1907, *D. P.*, 1908.5.32.

(3) *La Loi*, 2 juin 1906.

(4) *Gaz. Trib.*, 21 avril 1907.

(5) *Lois et Sports*, décembre 1905, p. 53.

(6) Comp. SAVATIER, *D. P.*, 1925.2.44 (col. 1).

sible. D'après cet article, en effet, on ne saurait induire une faute du fait de l'accident, le conducteur ne doit être responsable que si la victime prouve directement qu'il a commis une imprudence. L'interprétation que donnent les décisions précitées de Paris et de Reims aboutit à renverser la charge de la preuve ; or le système de preuve établi par le Code civil ne peut être renversé par la simple disposition réglementaire du Code de la route.

La question de savoir si la vitesse est ou non exagérée est laissée à l'appréciation des juges du fait qui peuvent tenir un grand compte des circonstances. Telle vitesse qui n'est pas exagérée sur une voie peu fréquentée devient une imprudence lorsque la circulation est plus intense, imprudence également aux abords d'un carrefour lorsqu'il est impossible au conducteur d'apercevoir les voitures arrivant d'une direction différente (1).

Un automobiliste commet une faute engageant sa responsabilité s'il omet de ralentir aussitôt que le véhicule, en raison des circonstances ou de la disposition des lieux, peut devenir une cause d'accident ou de désordre. L'énumération de ces circonstances donnée par l'article 31 du Code de la route n'a rien de limitatif.

La vitesse doit être réduite lorsque les conditions atmosphériques le commandent (2).

L'automobiliste doit ralentir s'il croise des voitures, dépasse des piétons (3), alors surtout que ces derniers ne semblent pas entendre ses avertissements (4) ou s'il aperçoit des enfants jouant sur la route (5).

(1) Caen, 26 juin 1907, *D. R.*, 1907.5.55.

(2) Grenoble, 20 juin 1905, *D. P.* 1912.5.10.

(3) Amiens, 29 octobre 1907, *D. P.*, 1908.5.32.

(4) Amiens, 27 juillet 1905, *D. P.*, 1908.2.316; *S.*, 1906.2.270.

(5) Grenoble, 18 novembre 1905, *D. P.*, 1905.2.479.

La responsabilité de l'automobiliste sera de même engagée s'il ne ralentit pas lorsque des bêtes de trait, de charge, ou de selle, manifestent à son approche des signes de frayeur (1).

Si l'automobile croise des bestiaux, il arrive souvent que la présence de ceux-ci constitue un encombrement, la route n'est pas libre. Il a été jugé que la conduite d'un troupeau sur route présentant des difficultés incessantes, l'automobiliste, en l'apercevant, doit arrêter sa voiture (2). A notre avis, l'automobiliste peut être dans certaines circonstances obligé de s'arrêter, mais cette mesure appliquée strictement nous semble trop sévère.

La solution la plus équitable est donnée par la jurisprudence du Tribunal de Rennes (3) ; dès que l'automobiliste aura adopté une vitesse comparable à celle d'un homme au pas (6 à 7 kilomètres à l'heure), il ne pourra être accusé d'imprudence.

D'après l'article 31 du Code de la route, l'automobiliste est responsable s'il omet de ralentir en présence d'animaux accompagnés.

Si un animal non accompagné vient à être écrasé, comment sera réglée la responsabilité ?

L'article 57 du Code de la route interdisant de laisser divaguer un animal quelconque sur la voie publique, le propriétaire de l'animal devra subir une partie du dommage.

Mais si, de son côté, l'automobiliste a conservé une vitesse exagérée, il paraît conforme à l'équité de le

(1) Cass. Req., 21 décembre 1910, *S.*, 1912.1.163 ; Trib. civ. Sedan, 18 mai 1909, *D. P.*, 1909.5.56.

(2) Trib. civ. Lisieux, 19 octobre 1905, *Lois et Sports*, 1906, p. 167.

(3) Trib. civ. Rennes, 9 décembre 1904, *Petites Annales du Cycle et de l'Automobile*, avril 1905, p. 41.

rendre responsable pour partie. L'absence de gardien ne dispense pas l'automobiliste des règles les plus élémentaires de la prudence.

S'il s'agit de volailles, picorant en liberté sur la route, faut-il encore demander à l'automobiliste de ralentir et de faire usage de la trompe ? Il ne nous semble pas. La route est faite pour la circulation et non pour les volailles.

Le cas des chiens écrasés par les automobiles n'est qu'un cas particulier de cette question; il a donné lieu à une abondante jurisprudence.

D'après le Tribunal de Quimper (1), un chien est en état de divagation dès que son propriétaire ne l'a plus sous sa garde immédiate « assez près de lui pour pouvoir éviter des accidents toujours possibles ». Ce jugement a considéré un chien à 50 mètres de son propriétaire comme en état de divagation.

Si ce chien en état de divagation vient à être écrasé, son propriétaire, ayant commis une faute, ne peut réclamer l'intégralité du dommage. Mais peut-il en réclamer une partie en s'offrant à prouver que la vitesse était exagérée ou que l'automobiliste a commis toute autre faute ? Ou bien l'état de divagation du chien doit-il le faire déclarer irrecevable à fournir une telle preuve ? Aucun texte ne commande formellement cette dernière solution. Il est au contraire conforme à la théorie générale de la responsabilité que la faute de la victime n'empêche pas celle-ci de s'offrir à prouver la faute de celui qui a causé le dommage, afin qu'il soit fait application de la théorie de la responsabilité

(1) Trib. civ. Quimper, 6 juin 1906, *Petites Annales du Cycle et de l'Automobile*, septembre 1906, p. 185 ; Trib. civ. Saint-Lô, 3 avril 1925, *D. H.*, 1925, p. 422.

partagée. La demande du propriétaire du chien ne semble donc pas devoir être déclarée irrecevable avant toute enquête au fond.

Faisant application de ce principe, certains Tribunaux ont condamné des automobilistes qui avaient blessé des chiens se trouvant à une certaine distance de leur maître, parce que le conducteur avait commis un excès de vitesse (1) ou n'avait pas fait usage de la trompe (2). Il en sera surtout ainsi si l'accident s'est produit à un tournant ; le propriétaire du chien peut alors n'avoir pas aperçu l'automobile, le conducteur doit corner pour le mettre à même de rappeler son chien (3).

Certaines décisions judiciaires ont cependant admis que, en présence d'un chien, l'automobiliste n'avait ni à ralentir ni à corner (4). Le Tribunal de Saint-Lô dans son jugement du 3 avril 1925, semble indiquer que l'automobiliste n'est responsable que s'il a blessé le chien volontairement (5).

§ 2. — *Le côté réglementaire*

L'automobiliste doit en principe utiliser la partie droite de la route. Il n'encourt cependant aucune responsabilité en utilisant le milieu de la chaussée lorsque celle-ci est complètement libre. Ce droit lui est formel-

(1) Trib. simple police Boulogne-sur-Mer, 23 octobre 1905, *D. P.*, 1906.556.

(2) Trib. paix Parcy-sur-Eure, 26 juin 1913, *D. P.*, 1914.5.28.

(3) Trib. paix Quimper, 6 juin 1906, *D. P.*, 1906.5.64.

(4) Trib. paix Le Creusot, 21 novembre 1912, *D. P.*, 1914.5.28; Trib. civ. Nancy, 9 juin 1905, *D. P.*, 1905.5.40; Trib. civ. Nice, 5 novembre 1923, *D. P.*, 1924.2.94.

(5) *D. H.*, 1925, p. 422.

lement reconnu par l'article 7 du Code de la route. La plupart des Tribunaux reconnaissaient d'ailleurs à l'automobiliste le droit d'occuper le milieu de la chaussée. même avant la promulgation de ce texte (1).

Pour croiser ou se laisser dépasser, le conducteur doit ranger sa voiture à droite et laisser libre l'autre moitié de la chaussée. Il pourra ne laisser que deux mètres s'il s'agit d'un piéton ou d'un cycliste (article 9).

Pour dépasser, le conducteur doit prendre sa gauche.

Le paragraphe 1^{er} de l'article 9 emploie les mots croiser, se laisser dépasser, sans dire si l'obstacle à croiser ou à dépasser est un autre véhicule, un animal, un cycliste ou un piéton. L'automobiliste sera donc responsable s'il n'observe pas ce texte, quel que soit l'usager de la route rencontré. Les anciennes distinctions faites par la Cour de Cassation, jugeant qu'il n'était pas de côté obligatoire en cas de rencontre d'un piéton (2), doivent être considérées comme abrogées. D'ailleurs, de nombreux Tribunaux jugeaient, dès avant la promulgation de ce texte, que l'automobiliste était responsable s'il n'observait pas le côté réglementaire lors de la rencontre de cyclistes ou de piétons (3).

Si le paragraphe 3 de l'article 9 qui recommande de s'assurer, avant de dépasser, que le côté gauche de la route est bien libre ne parle que du dépassement d'un autre « véhicule » ce n'est pas qu'il soit permis de dépasser par la droite cyclistes et piétons ; c'est que, ceux-ci

(1) Trib. comm. Marseille, 29 avril 1919, *Rec. Marseille*, 1920. 1.249 ; ce droit n'existe pas dans la Ville de Paris, ordonnance de police du 10 juillet 1900, art. 4.

(2) Cass. crim., 30 novembre 1872, *D. P.*, 1872.1.477.

(3) Trib. civ. Reims, 8 août 1907, *D. P.*, 1908.5.13 ; Trib. civ. Seine, 8 novembre 1905, *Lois et Sports*, décembre 1905, p. 79.

n'empêchant pas pratiquement une parfaite visibilité en avant, la recommandation est inutile.

Ces règles sont absolues.

Commet une faute engageant sa responsabilité, l'automobiliste qui, voyant venir en face de lui une voiture tenant sa gauche, quitte le côté réglementaire.

Si, en effet, se fiant à ce que la voiture qui vient vers lui tient sa gauche, ce conducteur veut lui-même croiser à gauche et si, à ce moment, la voiture qu'il rencontre reprend le côté réglementaire, il est seul responsable de l'accident. Cet automobiliste ne peut prétendre qu'il a cru, par une sorte de convention tacite avec celui qu'il rencontrait, pouvoir effectuer le croisement par la gauche (1).

Cependant l'automobiliste n'encourt aucune responsabilité en quittant le côté réglementaire lorsque cette manœuvre peut seule éviter un accident imminent. Tel est, par exemple, le cas d'un automobiliste qui oblique à gauche parce que, à l'instant du croisement, le conducteur de la voiture rencontrée a commis la faute de laisser son cheval aller à gauche (2).

Les règles relatives au côté réglementaire sont applicables même s'il s'agit de rencontre de chiens ou d'animaux accompagnés. Si, en effet, ces animaux ne peuvent connaître la droite de la gauche, ceux qui les surveillent ont le droit de compter que l'automobiliste se servira du côté réglementaire.

(1) Trib. civ. Bordeaux, 1^{er} juin 1909, *D. P.*, 1911.5.20.

(2) Trib. paix Montendre, 2 février 1911, *D. P.*, 1913.2.108.

§ 3. — *Signal d'avertissement*

L'automobiliste sera encore responsable s'il omet de munir sa voiture d'un appareil avertisseur capable de signaler son approche.

Lorsque l'automobile roule en rase campagne, son appareil sonore doit pouvoir être entendu à cent mètres au moins. Mais s'il est désirable que les automobilistes avertissent ceux qu'ils rencontrent du plus loin possible, il ne faut pas cependant que, dans les agglomérations où la circulation est intense, la force et la multiplicité de ces appels deviennent une cause de trouble ; c'est pourquoi l'usage des sirènes y est interdit ; il en est de même de l'usage des trompes à sons multiples qui peuvent faire croire à l'arrivée simultanée de plusieurs véhicules. Les sifflets sont également interdits.

Les automobilistes peuvent maintenant, sans encourir aucune responsabilité, faire usage du klakson. Il reste cependant interdit dans les agglomérations.

Commet une faute engageant sa responsabilité, l'automobiliste qui omet de faire usage du signal avertisseur quand la route n'est pas libre, aux croisements des chemins, quand la visibilité est imparfaite et lors d'un dépassement (1).

Cependant un conducteur croisant une suite de voitures se suivant n'a pas à corner à chaque voiture rencontrée.

L'usage de la trompe est obligatoire en cas de rencontre d'animaux accompagnés, afin d'avertir le gardien.

Mais s'il s'agit d'animaux et en particulier de chiens

(1) Amiens, 29 octobre 1907, *D. P.*, 1908.5.32.

en état de divagation, nous avons dit au paragraphe précédent que, pour certains Tribunaux, le conducteur n'encourt aucune responsabilité s'il n'a pas corné (1). Cependant, le fonctionnement de l'appareil avertisseur n'exigeant aucun effort ni aucune perte de temps, nous pensons que l'automobiliste se montre fort peu soucieux de ne pas endommager le patrimoine d'autrui s'il ne prend pas cette facile précaution.

Bien qu'il ait fait usage de la trompe, la responsabilité de l'automobiliste se trouve engagée s'il a commis une autre faute : vitesse excessive, inobservation du côté réglementaire. « Commet une faute l'automobiliste qui, apercevant un piéton longtemps avant de l'approcher, se borne à crier et à corner au lieu de ralentir ou même d'arrêter sa voiture, lorsqu'il constate l'inefficacité de ses avertissements. » (2)

Si le conducteur doit faire usage de sa trompe afin d'avertir les usagers de la route, *l'appel de corne intempestif lancé tardivement et inutilement* est une faute qui engage la responsabilité de l'automobiliste.

Le fait, pour un conducteur, de corner sans nécessité et de provoquer ainsi l'emballement d'un cheval et les accidents qui en sont la conséquence, engage sa responsabilité (3).

L'automobiliste sera aussi responsable si cet appel, lancé de trop près, a troublé le conducteur du cheval dont les hésitations et les faux mouvements ont provoqué l'accident.

(1) Trib. paix Creusot, 21 novembre 1912, *D. P.*, 1914.5.28, précité.

(2) Amiens, 27 juillet 1905, *D. P.*, 1908.2.316 ; Orléans, 25 février 1909, *D. P.*, 1911.2.307.

(3) Trib. civ. Seine, 4^e chambre, 11 juillet 1900, *Lois et Sports* 1906, p. 354.

La Cour de Lyon, le 18 mai 1906 (1), a décidé que le chauffeur d'une automobile qui roule sur une route droite où il peut voir à une grande distance, et qui a ainsi le temps nécessaire pour avertir le voiturier de se garer, est en faute de n'avoir corné qu'à quelques mètres de ce dernier. Cet avertissement tardif ne pouvait servir à rien puisqu'il ne laissait au voiturier que deux secondes pour se garer. Il était même dangereux, étant donnés l'hésitation et les faux mouvements qu'il devait inévitablement entraîner.

Lorsqu'un automobiliste dépasse un groupe de piétons marchant sur la droite, il commet une faute grave en lançant un appel de trompe alors qu'il ne se trouve plus qu'à quelques mètres. Cet appel aura pour seul résultat de troubler ces promeneurs qui, par un mouvement irraisonné, chercheront un refuge de l'autre côté de la route (2).

§ 4. — *Eclairage*

L'automobiliste est encore responsable s'il omet de munir sa voiture d'un système d'éclairage conforme au décret du 28 juillet 1923. Il doit en faire usage dès la chute du jour.

Les mots dès la chute du jour signifient dès qu'il commence à faire sombre. Il ne s'agit pas de la fixation légale du moment où commence la nuit ; un décret ou un arrêté préfectoral ne saurait même valablement fixer cet instant.

(1) *Mon. Jud. Lyon*, 26 juin 1906, *D. P.*, 1907.5.24.

(2) *Trib. corr. Lyon*, 2 janvier 1907, *Gaz. Pal.*, 19 janv. 1907.

L'automobiliste sera responsable de l'accident survenu par suite de l'extinction de ses feux ; il ne peut pas alléguer que le vent ou la pluie ont éteint ses phares (1). Si la construction de ceux-ci était telle qu'ils ne puissent éclairer par mauvais temps, l'automobiliste, à notre avis, serait responsable de ce vice propre.

L'automobiliste doit signaler la présence de sa voiture aux autres usagers de la route par des feux dits feux de position. Ils se composent à l'avant de deux lanternes à feux blancs ; et à l'arrière d'un feu rouge, placé à gauche, et éclairant en même temps le numéro de police.

Comment une faute engageant sa responsabilité, l'automobiliste circulant la nuit sans avoir muni sa voiture d'un système d'éclairage permettant de faire du jour assez loin devant lui pour voir les obstacles qui peuvent se trouver sur la route (2).

Le décret précise que le projecteur installé sur tout véhicule marchant à plus de 20 kilomètres à l'heure doit éclairer la route à 100 mètres en avant.

D'autre part, l'automobiliste sera aussi responsable si l'éclairage qu'il emploie a le défaut d'éblouir les autres usagers de la route et cause ainsi des accidents. Comme actuellement, un projecteur puissant est nécessairement éblouissant, le décret du 28 juillet 1923 a créé à la charge de l'automobiliste *l'obligation nouvelle de saluer* les autres usagers de la route en réduisant son éclairage de façon qu'il cesse d'être aveuglant. La responsabilité du conducteur sera engagée s'il omet de se conformer à cette nouvelle disposition.

(1) Dijon, 15 novembre 1923, *D. H.*, 1924, p. 153.

(2) Voir l'article de M. A. CAPUTO, *Revue du Touring-Club*, mai 1924.

Le passage de l'éclairage plein à l'éclairage réduit doit se faire par une très grande diminution de l'intensité lumineuse s'il s'agit d'un projecteur à acétylène ; s'il s'agit d'un projecteur électrique, son faisceau doit pouvoir être instantanément rabattu vers le sol de telle sorte qu'il n'éclaire plus qu'à 25 mètres en avant et que ses rayons ne dépassent pas 1^m40 au-dessus de la chaussée.

§ 5. — *Bifurcations, croisées de chemins*

L'automobiliste sera encore responsable s'il omet de prendre certaines précautions spéciales aux croisements de routes et aux bifurcations.

Le conducteur doit alors porter son attention non seulement en avant, mais aussi en arrière, pour savoir s'il peut emprunter momentanément le côté gauche sans risquer une collision avec une voiture plus rapide et venant derrière lui (1).

D'après l'article 10 du Code de la route, l'automobiliste qui aborde une croisée de chemins doit serrer sur la droite. En conséquence, un automobiliste effectuant au croisement de deux routes un virage à droite, doit serrer d'aussi près que possible l'angle saillant autour duquel il tourne. Pour un virage à gauche, il doit au contraire faire le tour le plus grand possible. Il encourra une grave responsabilité en prenant le virage à la corde.

Est encore responsable l'automobiliste qui, à un car-

(1) Trib. paix Saint-Julien-du-Sault, 7 avril 1908, *D. P.*, 1909.5.16.

refour, ne respecte pas l'ordre de priorité fixé par le Code de la route.

En dehors des agglomérations, la priorité de passage aux bifurcations et croisées de chemins est accordée aux véhicules circulant sur les routes nationales (1).

Le Code de la route, par la formule qu'il emploie, paraît n'indiquer aucune priorité pour les routes départementales sur les chemins vicinaux (2) ; il ne parle que des routes nationales.

A la croisée des chemins de même catégorie au point de vue de la circulation, le conducteur est tenu de céder le passage au conducteur qui vient à sa droite.

Ces règles sont applicables aux voitures se présentant ensemble au croisement ; mais si l'une d'elles est déjà engagée, l'autre doit la laisser passer. (Dijon, 7 novembre 1923, non publié).

Les mêmes règles doivent être respectées dans les agglomérations, sauf prescriptions de l'autorité compétente.

Malgré la priorité qui leur est accordée, les automobilistes circulant sur les voies nationales seront responsables s'ils n'observent pas un minimum de prudence pour éviter toute rencontre avec d'autres voitures débouchant des voies secondaires (3).

Le paragraphe 1 de l'article 10 commande à tout conducteur abordant une croisée de chemins de ralentir et de corner ; il ne fait aucune exception. Il a cependant

(1) Les mots « et sur les routes et chemins qui leur seraient officiellement assimilés au point de vue de la circulation » ont été supprimés par le décret du 12 septembre 1925. Aucune route n'avait du reste reçu l'assimilation prévue.

(2) Trib. civ. Boulogne-sur-Mer, 1^{er} juin 1923, *Gaz. Trib.*, 16 septembre 1923.

(3) Lyon, 14 janvier 1922, *Mon. Jud. Lyon*, 8 septembre 1922.

été jugé qu'un automobiliste roulant sur une route nationale n'a pas à corner chaque fois qu'une voie moins importante croise cette route (1).

Il est au contraire certain que tout automobiliste qui débouche d'une voie secondaire doit s'assurer que la voie principale est libre (2).

§ 6. — *Autres précautions*

Indépendamment de ces prescriptions fondamentales, tout automobiliste est tenu de prendre d'une façon générale toutes les précautions nécessaires afin d'éviter les accidents.

En voici quelques exemples :

Commet une faute, engageant sa responsabilité, l'automobiliste qui frôlant de trop près un trottoir, y accroche ou renverse un piéton (3).

Est également responsable celui qui omet de se servir du dispositif silencieux dont doit être munie sa voiture (4) ou celui dont la voiture produit un excès de fumée.

Si pour une raison quelconque l'automobiliste est obligé d'arrêter sa voiture sur la voie publique et de s'en éloigner, il doit prendre les précautions nécessaires pour éviter toute mise en marche intempestive et en

(1) Paris, 24 novembre 1911, *Gaz. Trib.*, 6 janvier 1912, *Sirey supp.*, 1912.2.20.

(2) Trib. civ. Grasse, 24 juin 1912, *Rev. Trim.*, 1913, p. 185; Caen, 3 juillet 1925, *D. H.*, 1925, p. 638.

(3) Trib. corr. Seine, 21 janv. 1913, *Gaz. Trib.*, 11 mars 1913.

(4) Trib. civ. Lyon, 31 janvier 1913, *Rec. Ass.*, 1913.1.165; cette obligation résulte actuellement de l'article 21 du Code de la route, modifié par le décret du 12 septembre 1925.

général tout accident (1). En particulier, la nuit, l'éclairage de l'obstacle doit être assuré (article 11).

Nous ferons enfin remarquer avec M. Demogue (2), que le seul fait de conduire sans être muni du certificat n'est pas une circonstance entraînant la responsabilité de l'automobiliste. Il est en effet difficile de dire que cette imprudence a causé l'accident, si on ne relève aucune faute particulière à la charge du conducteur.

(1) Trib. comm. Seine, 28 février 1906, *Loi*, 7 mai 1906.

(2) DEMOGUE, *Des obligations en général*, tome V, p. 381, et les décisions citées par cet auteur.

SECTION II

CIRCONSTANCES

EXONÉRANT DE LA RESPONSABILITÉ

La responsabilité de l'automobiliste sera dégagée s'il prouve que l'accident provient d'un cas fortuit, de la force majeure, du fait d'un tiers ou de la faute de la victime.

Par « cas fortuit ou force majeure », il faut entendre un événement imprévisible produit par une force extérieure et que le chauffeur le plus expérimenté est impuissant à empêcher.

Doit être considéré comme cas de force majeure, la syncope mortelle qui frappe soudain un mécanicien atteint d'une maladie de cœur (1).

Le Tribunal de Vienne a jugé, le 5 mars 1925 (2), que si une voiture automobile vient à projeter une pierre dans une devanture la présence de cette pierre sur

(1) Lyon, 7 novembre 1909, *Sirey supp.*, 1911.2.28, après Trib. Lyon, 27 mai 1908, *D. P.*, 1911.5.12.

(2) *Gaz. Pal.*, 17 mai 1925.

la chaussée constitue un événement imprévisible qui dégage le conducteur de toute responsabilité.

Une poussière intense s'élevant soudain sur la route et aveuglant momentanément le conducteur, a aussi été considérée comme un cas de force majeure (1).

Si l'accident provient d'une cause tenant à la nature même du véhicule ou à sa constitution, l'automobiliste sera responsable alors même que le mécanicien le plus diligent n'aurait pu ni prévoir ni éviter l'accident. Il y a, en effet, vice propre de la chose et application de l'article 1384.

Le Tribunal de Commerce de la Seine, le 3 mai 1893 (2), a déclaré responsable une compagnie d'automobiles dont une des voitures, par suite d'un dérapage, avait blessé un passant, alors que ce dérapage était le résultat inévitable du modèle de frein choisi par cette compagnie.

Le dérapage, en général, constitue-t-il un cas fortuit (3). Nous ne le pensons pas.

Le dérapage se produit lorsque le sol est gras et humide, état absolument indépendant du fait du conducteur. Mais ce dernier connaît l'état de la route ; il sait que le dérapage est à craindre et doit en conséquence prendre les précautions nécessaires. Nous pensons donc que le dérapage n'est pas un événement imprévisible que l'on ne peut éviter. Il n'est pas un cas de force majeure.

(1) Trib. civ. Seine, 28 novembre 1923, *Gaz. Pal.*, 16 janvier 1925.

(2) *Gaz. Trib.*, 25 mai 1893.

(3) J. IMBRECQ, *L'automobile devant la justice*, p. 31; SAINTC-TELETTE, *Responsabilité des propriétaires et conducteurs d'automobiles*, p. 23 à 37.

Mais résulte-t-il de là que tout automobiliste dont la voiture en dérapant a causé un dommage doit être déclaré responsable ? Les auteurs semblent confondre ces deux questions (1) ; nous pensons qu'elles sont distinctes.

D'après la théorie classique, pour que la responsabilité de l'automobiliste puisse être prononcée, il faut que la victime prouve une faute.

Si on applique cette théorie à l'automobiliste dont la voiture a dérapé, il faut prétendre, pour le rendre responsable, non seulement que le dérapage n'est pas un cas de force majeure, mais que le fait d'avoir laissé dérapager sa voiture constitue une faute.

Cette dernière proposition a été adoptée par M. René Demogue qui donne comme raison qu'en principe le dérapage peut être prévu et évité (2). Certes, cette raison suffit pour décider que le dérapage n'est pas un cas fortuit, mais non pour décider qu'il constitue une faute.

Le dérapage n'est pas à proprement parler un fait du conducteur, ce dernier peut n'avoir pas été à même de se rendre compte du danger, il *peut* n'avoir commis aucune faute et, *dans ce doute*, aucune responsabilité ne pèse sur lui.

Ces principes ont été appliqués par le Tribunal correctionnel de la Seine le 12 décembre 1905 (3).

Une automobile avait en dérapant occasionné des blessures à un piéton ; le Tribunal a déclaré que le chauff-

(1) Voir SAINCTELETTE, précité.

(2) René DEMOGUE, *Rev. Trim.*, 1913, *Obligations et contrats spéciaux*, p. 804, commentant Paris, 12 juillet 1913.

(3) Trib. corr. Seine, 12 décembre 1905, *Lois et Sports*, janvier 1906, p. 76 ; voir aussi Poitiers, 7 février 1925, *D. P.*, 1925.2.41 (7^e espèce).

feur ne pouvait être rendu responsable et il a motivé sa décision de la façon suivante :

« Attendu qu'il paraît résulter des débats et de l'information que cet accident est dû au dérapage de l'arrière de la voiture automobile sur le pavé qui était gras ; qu'il n'apparaît pas que le conducteur ait commis aucune faute susceptible d'engager sa responsabilité ; que dans ces conditions l'inculpation n'est pas suffisamment établie... »

M. Sainctelette (1) commente ce jugement en disant que le Tribunal de la Seine a considéré le dérapage comme un cas fortuit. Nous croyons plus exact de dire que les juges ont refusé de considérer le dérapage comme une faute. Ces deux formules ne sont pas synonymes. Dire qu'il n'est pas prouvé qu'un accident est dû à la faute du chauffeur n'est pas dire qu'il est prouvé que cet accident provient de la force majeure ; c'est simplement dire que les causes de l'accident n'ont pas été assez précisées pour entraîner la conviction des juges.

La plupart des jugements et arrêts admettent la responsabilité de l'automobiliste dont la voiture a dérapé (2). Comment doivent être analysées ces décisions ?

La plupart d'entre elles relèvent une faute précise à la charge de l'automobiliste, l'excès de vitesse. Elles sont régulièrement motivées.

Pour les autres, le juge se borne à affirmer que « le

(1) SAINCTELETTE, *Responsabilité des propriétaires et conducteurs d'automobiles*, p. 34.

(2) Trib. civ. Seine, 4^e ch., 1^{er} mars 1905, *Lois et Sports*, août 1905, p. 44 ; Paris, 27 mai 1905, cité par IMBRECQ, *L'automobile devant la justice*, p. 31 ; Paris, 12 juillet 1913, *Gaz. Pal.*, 1913.2.314, *Rev. Trim.*, 1913, p. 804 ; Trib. civ. Auxerre, 19 novembre 1913, *Droit*, 29 novembre 1913.

pavé étant gras, il appartient au conducteur de prendre les précautions nécessaires pour éviter tout accident (1) ». Nous pensons que ces dernières décisions font application de l'article 1384 plutôt que de l'article 1382.

En effet, lorsqu'il est fait application de l'article 1384, l'automobiliste, pour dégager sa responsabilité, doit prouver le cas fortuit ou la force majeure, cause de l'accident (2). Nous avons dit plus haut que le dérapage ne constitue pas un tel cas. Si on applique l'article 1384, l'automobiliste dont la voiture a dérapé doit, en principe, être condamné.

Il faut rapprocher du cas de force majeure celui où l'inobservation du règlement a eu pour but d'éviter un accident plus grave. Exemple : un cheval attelé s'effraye et tourne brusquement ; la route se trouve complètement barrée ; l'automobiliste voyant qu'il ne peut arrêter dans le court espace qu'il lui reste à parcourir, passe à gauche dans le but d'éviter un accident mortel pour le cocher. Il heurte l'arrière de la voiture et réduit ainsi les dégâts à quelques dommages matériels. Bien qu'un texte formel du Code de la route défende au chauffeur d'utiliser le côté gauche de la voie lorsque celle-ci n'est pas entièrement libre, le chauffeur ne sera pas en faute d'avoir tenté de passer à gauche parce que cette manœuvre a eu pour but d'éviter un accident plus grave (3).

La responsabilité de l'automobiliste sera également

(1) Paris, 18 juin 1908, cité par IMBRECQ, *L'automobile devant la justice*, p. 31.

(2) HUGUENAY, note au S. 1922.1.97.

(3) Trib. paix Montendre, 2 février 1911, D. P., 1913.2.108.

dégagée si l'accident a été provoqué par l'imprudence de la victime.

Si l'accident est dû en partie à l'imprudence du chauffeur, mais a été provoqué ou aggravé par la faute de la victime, il y a responsabilité partagée. Une partie du dommage est laissée à la charge de la victime, l'autre partie est subie par l'automobiliste.

La responsabilité de la victime est basée sur les articles 1382, 1383, 1384, 1385, 1386 du Code civil. S'il s'agit d'un usager de la route, la réglementation du Code de la route et les autres décrets applicables à cet usager, joueront vis-à-vis de lui, le même rôle que joue vis-à-vis de l'automobiliste la réglementation concernant les automobiles. Pour apprécier la part de responsabilité qui incombe à chacun, il faudrait étudier tout le Code de la route et les décrets réglementant la circulation des différents véhicules, des piétons, des cyclistes, des chiens, ainsi que l'interprétation de ces règles par la jurisprudence. Cela ne rentre pas dans le cadre de notre ouvrage. Nous n'étudions ici que les principes de la responsabilité civile des automobilistes. En ce qui concerne la responsabilité des autres usagers de la route, nous nous bornerons à renvoyer au livre de M. Sainte-Illette, *La responsabilité des propriétaires d'automobiles*, et à la thèse de M. Gaudillot, chapitre III, l'automobile et les divers usagers de la route (1).

L'adoption de l'article 1384 du Code civil pour base de la responsabilité des automobilistes ne nous semble pas devoir modifier les solutions que nous venons

(1) Voir aussi sur la « faute commune » SAVOYE, *De la responsabilité civile des propriétaires d'automobiles en cas d'accident*, Thèse, Paris, 1908, p. 59.

d'exposer. Les juges continueront à apprécier souverainement les faits et la responsabilité de chacun. Ils pourront admettre la responsabilité partagée. S'il leur paraît démontré que seule la faute de la victime a causé l'accident et qu'il a été impossible à l'automobiliste de l'éviter ou d'en atténuer les conséquences, ils exonéreront ce dernier de toute responsabilité.

SECTION III

EXISTENCE D'UN LIEN DE DROIT ENTRE LA VICTIME ET L'AUTOMOBILISTE

A côté des dommages causés aux personnes et aux choses rencontrées sur la voie publique, les accidents peuvent occasionner d'autres dommages aux personnes ou aux choses transportées par l'automobile (1).

Souvent un lien de droit existe entre l'automobiliste et la personne transportée ou le propriétaire des objets pris en charge. Ce lien de droit est celui qui résulte du contrat de transport.

Par ce contrat, l'automobiliste s'est engagé à transporter à tel endroit et en bon état la personne ou la chose. Si elle n'arrive pas en bon état à l'endroit indiqué, l'automobiliste n'a pas accompli son obligation. Il doit alors prouver qu'un cas de force majeure ou la faute de la victime l'a empêché d'exécuter le contrat. Il n'y a pas là une solution rigoureuse spéciale au contrat

(1) En Allemagne, la loi du 3 mai 1909 ne concerne que les accidents causés aux tiers, c'est-à-dire aux personnes non transportées par l'automobile.

de transport, mais une application des principes généraux du droit (1).

L'étude du contrat de transport et des actions qui peuvent en résulter ne rentre pas dans le cadre de cet ouvrage. Nous rappellerons seulement que la loi du 17 mars 1905 déclare nulles les clauses d'irresponsabilité en cas de perte ou d'avarie.

Un cas particulier retiendra notre attention, celui du transport gratuit. L'automobiliste est-il responsable des accidents qui peuvent survenir à une personne qui a sollicité de son obligeance une place dans son automobile ?

La doctrine et la jurisprudence estiment que l'automobiliste qui emmène bénévolement un ami n'encourt pas la responsabilité du transporteur (2). Le transport bénévole exclut toute idée de contrat synallagmatique (3). Cet acte de simple complaisance et de pure courtoisie ne donne naissance à aucun droit (4). Il en est ainsi même si le voyage est, non une simple promenade, mais un voyage d'affaires (5).

Mais sur cet acte de courtoisie peut venir se greffer

(1) LYON-CAEN et RENAULT, *Manuel de Droit commercial*, n° 521; Trib. com. Seine, 13 mars 1905, *J. Trib. com.*, 1906.335; voir aussi Cass. Req., 26 juillet 1911; *D. P.* 1912.1.232.

(2) E. H. PERREAU, *Rev. Trim.*, 1914, *Courtoisie, Complaisance et usages non obligatoires devant la jurisprudence*, p. 489; Poitiers, 16 février 1925, *Gaz. Pal.*, 1^{er} mars 1925; Trib. civ. Thiers, 15 janvier 1925, *Gaz. Trib.*, 26 février 1925; Trib. civ. Compiègne, 10 mars 1920, *Rev. Trim.*, 1921, p. 243; et toutes les décisions citées ci-dessous.

(3) Poitiers, 16 février 1925, précité.

(4) E. H. PERREAU, loc. cit.

(5) Trib. civ. Lyon, 13 janvier 1912, *S. supp.* 1912.2.43, *Mon. Jud. Lyon*, 19 janvier 1912; Lyon, 28 janvier 1913, *Gaz. Pal.*, 1913.1.308.

une obligation délictuelle (1). A l'occasion de ces relations purement courtoises, l'automobiliste peut commettre des fautes entraînant un dommage ; la jurisprudence voit dans ces fautes de véritables quasi délits entraînant la responsabilité de leur auteur.

Quelle sera la faute nécessaire pour faire apparaître cette responsabilité délictuelle ? Les auteurs et les Tribunaux sont loin d'être d'accord sur ce point.

Pour certains, la responsabilité du propriétaire de la voiture serait limitée au cas de faute lourde (2), parce que le voyageur a été accepté bénévolement dans la voiture en vertu d'un contrat de bienfaisance (3). Sans avoir recours à cette idée de bienfaisance, M. René Demogue dit qu'il s'établit entre le voyageur et le propriétaire de la voiture un rapport mondain et que ce rapport contient une convention tacite d'irresponsabilité, par suite de laquelle la personne transportée ne pourra se prévaloir que de la faute lourde de l'automobiliste (4).

La plupart des décisions ne vont pas aussi loin. Elles admettent (5) que toute faute du propriétaire de la voiture le rendra responsable mais que, par suite du « rapport mondain » existant entre l'automobiliste et le voyageur, ce dernier ne peut pas se prévaloir de la

(1) E. H. PERREAU, loc. cit., p. 500.

(2) Trib. civ. Thiers, 15 janvier 1925, *Gaz. Trib.*, 26 fév. 1925, *D. H.*, 1925, p. 254 ; Trib. civ. Avignon, 22 octobre 1924, *D. H.*, 1924, p. 710.

(3) SAVATIER, note au *D. P.*, 1925.2.44 (col. 2) ; contra Poitiers, 7 février 1925, *D. P.*, 1925.2.41 (7^e espèce).

(4) René DEMOGUE, *Rev. Trim.*, 1913, *Obligations et contrats, spéciaux*, p. 413.

(5) Compiègne, 10 mars 1920, *Rev. Trim.*, 1921, p. 243 ; Trib. Bonneville, 24 juillet 1919, *Gaz. Pal.*, 1919.2.151 ; Poitiers, 16 février 1925, *Gaz. Pal.*, 1^{er} mars 1925.

présomption de l'article 1384 dans les cas où celle-ci aurait pu être invoquée (1).

Enfin, un troisième groupe de décisions décide que la présence volontaire et gratuite du voyageur dans l'automobile n'implique pas de sa part l'intention de renoncer à se prévaloir de l'article 1384, dont il pourra, le cas échéant, invoquer la présomption (2).

Il peut arriver que le propriétaire de l'automobile et la personne transportée soient liés par un contrat autre que le contrat de transport. Tel est, par exemple, le cas d'un entrepreneur transportant ses ouvriers sur le lieu de leur travail. Dans ce cas, l'accident sera considéré comme un accident de travail et soumis à la législation particulière de ces accidents. /

Nous citerons seulement un cas d'espèce montrant que la jurisprudence tend à appliquer la législation des accidents du travail à des accidents qu'il n'était pas primitivement dans l'intention du législateur d'y faire entrer. /

Une maison de commerce avait décidé de faciliter à une délégation ouvrière l'assistance aux funérailles d'un de ses employés décédé dans une localité voisine. A cet effet, elle avait mis une voiture automobile à la disposition de la délégation. Au retour, la voiture capota, et un employé faisant partie de la délégation fut tué. Le Tribunal de Bourgouin, le 9 mars 1923, décida que l'événement constituait un accident du travail (3).

(1) E. H. PERREAU, *Rev. Trim.* 1914, *Courtoisie, Complaisance et usages non obligatoires devant la jurisprudence*, p. 500.

(2) Lyon, 14 octobre 1922, *Rec. Ass.*, 1923.33; voir aussi Caen, 26 novembre 1924, *D. H.*, 1925, p. 33; Rouen, 17 mars 1925, *D. H.*, 1925, p. 339.

(3) *Gaz. Dall.*, 1923., n° 10, p. 80.

Enfin pourront se présenter des cas très particuliers, tel, par exemple, celui d'un homme de sport qui sollicite une place dans une voiture afin de suivre une course. Ce sportman est présumé avoir accepté les risques inhérents à la course (1) et spécialement ceux résultant de la vitesse des automobiles de sport.

(1) Trib. civ. Chambéry, 11 juillet 1906, cité par IMBRECQ, *L'automobile devant la justice*, p. 42 ; Lyon, 29 octobre 1925, *D. H.*, 1925, p. 659.

CHAPITRE III

LA RESPONSABILITÉ POUR AUTRUI

EXORDE

CARACTÈRE LIMITATIF DE L'ÉNUMÉRATION DE L'ARTICLE 1384

Il arrive souvent que le conducteur d'une automobile n'en est pas le propriétaire, c'est un serviteur ou un employé. Ce peut être également le fils ou la femme. Les responsabilités pour autrui vont faire l'objet de ce chapitre.

Remarquons d'abord que l'énumération donnée par l'article 1384 du Code civil est limitative. Par conséquent si un propriétaire remet sa voiture à une personne qui n'est ni son enfant, ni son domestique, ni son préposé, il n'est pas civilement responsable de l'accident causé par ce tiers.

Sa responsabilité se trouve cependant engagée au cas où lui-même a commis une imprudence, une faute personnelle, en remettant sa voiture aux mains de ce tiers. Il ne s'agit pas là d'une responsabilité pour autrui, mais d'une responsabilité pour faute personnelle.

« Commet une faute celui qui remet un instrument aussi dangereux qu'une voiture automobile entre les

maines du premier venu, au point de vue spécial en question », a dit la Cour de Paris le 9 décembre 1922 (1).

Dans ce procès, un père avait laissé sa voiture entre les mains inexpérimentées de son fils majeur. Le commentateur, avec juste raison, fait remarquer que ce père n'a pas été condamné comme civilement responsable des actes de son fils, *car celui-ci était majeur*, mais parce qu'il avait commis une négligence propre, ce fils étant une personne inexpérimentée. Si ce fils avait été muni d'un permis de conduire, le père n'aurait pas été plus responsable vis-à-vis des tiers que s'il avait confié sa voiture à une personne étrangère munie du brevet réglementaire.

Quand une personne est-elle réputée capable de conduire une automobile ?

Il est d'abord évident qu'un propriétaire n'est pas en faute lorsqu'il confie sa voiture à une personne munie du permis de conduire délivré par l'administration, à moins qu'il ne sache qu'une incapacité de fait était advenue à cette personne depuis la délivrance de ce permis.

Le propriétaire est-il en faute pour avoir confié sa voiture à une personne non munie du brevet si celle-ci, en fait, était capable de conduire ; par exemple si elle était titulaire d'un brevet étranger ? Nous n'avons trouvé aucune jurisprudence sur ce point.

Lorsque le propriétaire d'une automobile laisse conduire sa voiture par une personne non munie du brevet, sur quel article est basée la condamnation de ce propriétaire ? On a coutume de dire qu'il est fait application de l'article 1382, le propriétaire ayant commis

(1) *Gaz. Pal.*, 1923.1357 ; *Rev. Trim.*, 1923, p. 486.

une faute en laissant conduire sa voiture par un homme incompétent. Telle ne semble pas la réalité.

S'il était fait application de l'article 1382, il faudrait que la victime fasse la preuve : 1° que le propriétaire avait confié sa voiture à telle personne désignée, et 2° que cette personne n'était pas titulaire du brevet.

Or il n'en est pas ainsi. Si le propriétaire répond qu'il avait prêté sa voiture, le Tribunal, sans imposer à la victime la recherche de la personne qui conduisait et la preuve que cette personne n'était pas titulaire du brevet, condamne le propriétaire, à moins qu'il ne prouve que sa voiture était entre les mains de telle personne qu'il désignera, et que cette personne était apte à conduire la voiture prêtée (1). Puisque c'est au propriétaire qu'incombe la charge de la preuve, il semble qu'on peut dire qu'il est fait application de l'article 1384, aussi bien que l'on a coutume de dire qu'il est fait application de l'article 1382.

L'adoption par la jurisprudence de l'article 1384 comme base de la responsabilité des automobilistes aura-t-elle pour résultat de modifier la responsabilité civile au cas où le propriétaire ne conduit pas lui-même ? Il n'existe encore aucune jurisprudence sur ce point.

Pour M. Esmein (2), le propriétaire sera désormais responsable cumulativement (3) avec le conducteur, à

(1) Trib. corr. Seine, 30 juin 1905, *Gaz. Pal.*, 1905.2.204.

(2) ESMEIN, *S.*, 1924.1.321.

(3) M. J. CROUZEL pense au contraire que, même lorsqu'il est fait application de l'article 1384, la responsabilité du propriétaire et de celui qui se sert de la chose (commodataire ou locataire) est alternative ; *Rev. Trim.* 1925, *La Responsabilité du fait des choses et du fait des animaux hors de la doctrine classique*, p. 44.

moins qu'il ne soit en mesure d'établir une faute personnelle de celui-ci, constituant une cause étrangère susceptible d'écarter la présomption de faute (1).

De son côté, le conducteur non propriétaire échappera à la responsabilité si l'accident est reconnu provenir d'un vice de la chose ; la faute présumée du propriétaire existant alors constitue le fait d'un tiers (2).

Du caractère limitatif de l'énumération donnée par l'article 1384, il résulte aussi que le mari n'est pas, en principe, responsable de l'accident causé aux tiers par sa femme conduisant son automobile. Plus exactement, la question de la personnalité de la femme est ici indifférente. Le mari sera responsable dans les mêmes termes que tout propriétaire qui laisse sa voiture entre les mains d'une personne quelconque. Ceci revient à dire qu'il sera rendu responsable comme ayant commis une faute personnelle s'il a laissé sa femme conduire sans être munie du brevet.

De même qu'un propriétaire n'est pas responsable du fait d'une personne qui s'introduit dans son garage et

(1) En Italie, lorsqu'un propriétaire confie sa voiture à un tiers, sa responsabilité se trouve engagée de plein droit si cette personne vient à causer un accident. Cependant ce propriétaire pourra dégager sa responsabilité en prouvant qu'il a pris le maximum possible de précautions avant de confier sa voiture aux mains de ce tiers. Il sera donc admis à prouver qu'il s'est lui-même assuré de sa capacité et de sa prudence (Trib. Milano, 4 marzo 1922 ; Mafioletti autogarage « Italia » ; *Riv. Crit. infort.*, p. 86, d'après renseignement personnel envoyé par M. Carrara, professeur à l'Université de Rome).

Cette solution découle du principe adopté par la loi italienne que la preuve toute négative qu'aucune faute n'est relevée contre lui suffit pour dégager l'automobiliste. Elle ne sera sans doute pas adoptée par la jurisprudence française qui exige, pour détruire la présomption de l'article 1384, la preuve directe de la « cause extérieure ».

(2) ESMEIN, *S.*, 1924.1321.

prend son automobile, de même le mari n'est pas responsable au cas où sa femme se sert de son automobile à son insu et malgré sa défense. Le mari ne serait responsable que s'il avait commis une négligence ; si, par exemple, sachant que son épouse s'est déjà servie de son automobile, il ne prenait aucune précaution pour l'empêcher de recommencer.

SECTION I

LA RESPONSABILITÉ DU PÈRE

Le père est civilement responsable de l'accident causé par son fils mineur habitant avec lui.

Cette responsabilité cesse si l'enfant est majeur ou a été émancipé par le mariage. En est-il de même en cas d'émancipation ordinaire ? MM. Colin et Capitant (1) semblent bien l'admettre, mais M. Planiol (2) donne la solution contraire.

Les décisions judiciaires sur la responsabilité civile du père en cas d'accident d'automobile sont peu nombreuses. Ceci montre que, en pratique, on ne confie guère d'automobiles à des jeunes gens n'ayant pas atteint leur majorité. Les accidents de bicyclette causés par des mineurs sont beaucoup plus fréquents. Ces deux catégories d'accidents sont analogues et les décisions rendues à propos des bicyclettes pourront, sauf quelques

(1) COLIN et CAPITANT, *Cours de Droit civil*, tome II, p. 389.

(2) PLANIOL, *Traité élémentaire de Droit civil*, tome II, p. 297.

cas particuliers, être invoquées devant les juges à propos des automobiles.

La simple non-présence du père ne déchargera pas celui-ci de la responsabilité, s'il a donné à son fils l'autorisation de circuler en automobile (1).

Mais il ne sera plus responsable si l'enfant s'est servi de l'automobile sans autorisation, à son insu et fortuitement (2).

Pour que la responsabilité du père existe, l'enfant doit habiter avec ses parents. Si l'enfant est pensionnaire dans une maison d'éducation, ou travaille comme apprenti chez un patron, la responsabilité des parents cesse pour faire place à celle des instituteurs ou à celle des maîtres (3).

L'article 29 du Code de la route défend de délivrer le permis réglementaire à des jeunes gens de moins de 18 ans. Cette disposition indique que le législateur considère qu'un enfant plus jeune n'a pas la maturité d'esprit suffisante pour conduire une automobile. Un père qui laisserait son fils âgé de moins de 18 ans circuler en automobile commettrait donc une imprudence et cette faute personnelle le rendrait responsable de l'accident que pourrait causer cet enfant.

Le père sera également responsable s'il laisse conduire son fils âgé de plus de 18 ans, mais non muni du brevet réglementaire ; nous savons, en effet, que tout propriétaire qui confie sa voiture à une personne non munie

(1) AUBRY et RAU, *Cours de Droit civil français*, tome VI, § 447, p. 379 ; Rouen, 30 novembre 1913, *S. et P.*, 1914.2.223.

(2) Trib. paix Paris, 6 février 1894 ; *Mon. des Juges de paix*, 1894, p. 210.

(3) Trib. civ. Seine, 4^e ch., 25 avril 1894, *Gaz. Pal.*, 1894.1.597.

du brevet commet, d'après la jurisprudence, une faute personnelle.

Le père sera-t-il encore responsable si son fils mineur, âgé de plus de 18 ans, et muni du brevet réglementaire, vient à causer un accident ? Cette question ne semble pas avoir été encore résolue par les Tribunaux et il est difficile de prévoir dans quel sens elle le sera.

Il a été jugé (1) que le père n'est pas responsable lorsque, en autorisant son fils à se livrer à certains actes, il n'a en rien dérogé aux règles ordinaires de la prudence. Que si le père n'a commis aucune imprudence en permettant à son fils un exercice, il ne doit pas être déclaré responsable des dommages causés par son fils en se livrant à cet exercice. En matière d'accidents de bicyclette, le Tribunal de Genève, le 22 octobre 1898 (2), a jugé qu'un père ne saurait être responsable si son fils n'était pas connu pour être un imprudent ou un maladroït. Le père, en l'autorisant à circuler seul à bicyclette, n'a pas manqué à l'obligation de surveillance qui lui incombe.

D'après cette jurisprudence, lorsqu'un mineur, âgé de plus de 18 ans, aura obtenu le permis de conduire, le père ne pourra pas être rendu responsable de l'accident; il est, en effet, difficile de lui reprocher une imprudence puisque l'administration elle-même a reconnu la capacité de l'enfant.

D'autres Tribunaux estiment que le père est toujours responsable du dommage causé par son fils dans un exercice physique qu'il lui a permis, parce que le fait même de l'autorisation donnée implique qu'il a accepté

(1) Agen, 21 février 1866, *S.*, 1866.2.277.

(2) *S.* et *P.*, 1899.4.28.

cette responsabilité (1). Pour eux, le père qui permet à son fils mineur de conduire une automobile sera responsable de plein droit, alors même que le père prouverait que cette autorisation ne peut en aucune façon être considérée comme une imprudence.

La Cour d'appel de Rouen, le 30 décembre 1913 (2), a adopté cette manière de voir à propos d'un accident de bicyclette.

Les motifs de l'arrêt reconnaissent que l'enfant possédait une maturité d'esprit suffisante pour qu'il lui fut permis de circuler seul à bicyclette, qu'il était bien élevé, d'un caractère raisonnable et que, pratiquant ce sport depuis plusieurs années, il y était devenu d'une habileté et d'une expérience incontestées. Cependant, la Cour a déclaré le père civilement responsable en disant que l'acceptation du risque inhérent à cet exercice était la conséquence nécessaire de l'autorisation donnée à l'acte, cet acte fut-il en soi normal, comme de circuler en conduisant une automobile ou sur une bicyclette.

C'est à cette jurisprudence que semble se rallier la majorité des Tribunaux.

Remarquons en terminant que si l'on adoptait la règle que le père n'est pas responsable lorsque son fils, âgé de plus de 18 ans, est muni du permis de conduire, la théorie de la responsabilité civile du père n'aurait plus guère d'importance dans les accidents d'automobiles. L'idée de père et de fils disparaîtrait pour faire place à celle de propriétaire confiant sa voiture à une personne inexpérimentée.

(1) AUBRY et RAU, *Cours de Droit civil français*, tome VI, § 447, p. 379 et les décisions citées par cet auteur.

(2) *S. et P.*, 1914.2.223.

La responsabilité du père ne différerait plus en rien de la responsabilité ordinaire du propriétaire qui confie sa voiture à un tiers et n'est pas tenu de l'accident causé par ce tiers du moment que ce dernier est muni du brevet.

SECTION II

RESPONSABILITÉ DU FAIT DU PRÉPOSÉ

§ 1. — *Conditions d'existence de la qualité de préposé*

La responsabilité des propriétaires d'automobiles du fait de leurs domestiques, ou des garagistes du fait de leurs mécaniciens, a donné lieu à de nombreuses difficultés et à une jurisprudence abondante.

La Cour de Cassation a eu plusieurs fois l'occasion de rappeler sur quels principes elle base cette responsabilité notamment dans ses arrêts du 3 avril 1908 (1) et du 7 novembre 1910 (2). Elle vient de confirmer sa jurisprudence dans l'arrêt de la Chambre criminelle du 22 novembre 1924 (3). S'il est possible de relever dans la jurisprudence des Cours d'appel quelques divergences ayant trait à des applications d'espèces, ces Cours basent toutes leurs décisions sur les principes affirmés avec tant de force par la Cour de Cassation.

Pour qu'un rapport de préposé et de commettant (4)

(1) *S. et P.*, 1909.1.423.

(2) *S. et P.*, 1911.1.87 ; *D. P.*, 1912.1.322 ; *Rev. Crit.*, 1911, p. 145.

(3) *Gaz. Trib.*, 4 février 1925.

(4) SOURDAT, *Traité des la Responsabilité*, tome II, n° 885 ; contra DEMOLOMBE, *Des obligations*, tome VIII, n° 610.

existe entre le conducteur d'une automobile et une autre personne il faut :

1° Que le préposé ait été volontairement et librement choisi ;

2° Que le commettant ait le pouvoir de lui donner des instructions et même des ordres (1) sur la manière d'accomplir les actes qui lui sont confiés.

Pour la Cour de Cassation, ce droit de donner des ordres est essentiel ; il fonde le rapport d'autorité et de subordination « sans lequel il n'y a pas de véritable commettant d'une part, de préposé d'autre part (2) ».

Lorsque ces deux conditions, libre choix et rapport d'autorité et de subordination, sont remplies, la responsabilité existe. Si l'une d'elles vient à manquer, la responsabilité disparaît.

Le mode de rémunération du préposé importe peu, il peut recevoir un salaire fixe ou variable chaque jour. Un chauffeur qui, chaque matin, prend une voiture dans un établissement d'automobiles et verse le soir au patron une partie de la recette, peut être considéré comme le préposé de ce garagiste (3).

Il importe peu que la rémunération du conducteur soit en argent ou en nature. La Cour de Cassation a décidé le 24 octobre 1913 (4), que si un médecin soigne gratuitement quelqu'un et l'emploie en échange comme chauffeur, cet homme est le préposé du médecin.

Le salaire peut même ne pas exister du tout (5), il suffit que le libre choix et le rapport d'autorité et de subordination soient prouvés.

(1) HAUBIQU au S., 1893.3.113 ; et S., 1894.3.49.

(2) Req., 7 novembre 1910, précité.

(3) Paris, 3 juillet 1923 ; D. P., 1924.2.48.

(4) D. P., 1918.1.62.

(5) Cass. Crim., 11 juillet 1913 ; D. P., 1918.1.62.

Il importe peu que le maître ait ou non la compétence pour donner des ordres. Un maître qui ne connaît pas la conduite d'une automobile ne peut pas donner d'ordres techniques à son chauffeur. Cependant il a le droit d'exercer sur lui une surveillance et de le remplacer si ce chauffeur ne lui donne pas satisfaction. Cela établit, même pour les questions d'ordre technique, un rapport d'autorité et de subordination.

La Cour de Paris, le 30 janvier 1913, a appliqué ces principes dans un procès où un propriétaire avait confié la direction à un ami, lui-même ayant pris place dans la voiture. La Cour a rendu le propriétaire responsable en disant qu'il importait peu que le conducteur fut l'ami ou le serviteur à gages, qu'il n'était pas nécessaire de rapporter la preuve d'ordres effectivement donnés, qu'il suffisait de retenir que ce propriétaire avait chargé son ami de la conduite de la voiture, que le libre choix que le propriétaire avait fait de son ami pour conducteur, et le droit de lui donner des instructions, établissaient entre ce dernier et lui des rapports de commettant à préposé.

Cet arrêt a été critiqué (1). L'annotateur au *Recueil Dalloz* objecte que le propriétaire inexpérimenté n'avait pas la direction technique. Il pouvait indiquer à son chauffeur occasionnel la direction à prendre, l'heure de départ, l'usage à faire de la voiture, mais il ne pouvait pas lui donner de conseils sur la manière de conduire.

Cet argument ne semble pas concluant. Si, en fait, le propriétaire inexpérimenté ne peut donner d'ordres techniques à son chauffeur, théoriquement il en a le droit. Le raisonnement du commentateur aboutirait à dégager le maître de toute responsabilité, même au cas

(1) *D. P.*, 1914.2.31.

où il ferait conduire sa voiture par un chauffeur à gages. Il lui suffirait de dire que, ne sachant pas conduire, il ne pouvait donner de conseils. Ceci est inadmissible.

Du reste, la Cour de Cassation (1) a rejeté le pourvoi formé contre l'arrêt de la Cour de Paris en répétant que le libre choix et le *droit* de donner des instructions au chauffeur établissent entre ce dernier et le propriétaire des rapports de commettant à préposé.

Nous pensons avec M. René Demogue (2) que cette solution devrait être admise même dans le cas où l'ami aurait fait une course dans l'intérêt du propriétaire, sans que ce dernier fut présent.

Si l'une des deux conditions, libre choix et rapport d'autorité et de subordination, vient à manquer, si le propriétaire n'a pas en droit le pouvoir de donner des ordres techniques au conducteur, ce dernier ne saurait être considéré comme un préposé (3).

Tel est le cas du mécanicien de métier qu'un propriétaire charge de venir prendre sa voiture pour l'emmener au garage et la réparer. Si un accident survient pendant le trajet, le propriétaire ne peut pas être actionné par la victime comme civilement responsable, car la conduite de l'automobile à l'atelier rentre dans la mission de l'homme de l'art qui, pour la partie technique de son travail, n'est pas sous l'autorité du propriétaire (4).

De même si le libre choix n'existe pas, le rapport de commettant à préposé n'existe pas non plus. Tel est le

(1) Crim., 11 juillet 1913, *D. P.*, 1918.1.62.

(2) *Rev. Trim.*, année 1913, *Obligations et contrats spéciaux*, p. 618.

(3) AUBRY et RAU, *Cours de Droit civil français*, tome VI, § 447, p. 383.

(4) Trib. civ. Vervins, 13 novembre 1908, *D. P.*, 1909.5.27 ; Bordeaux, 19 avril 1905, *Lois et Sports*, 1906, p. 274.

Cas où l'autorité militaire a mis un camion et un conducteur à la disposition d'un entrepreneur. N'ayant pas été choisi par l'entrepreneur, le militaire n'est pas son préposé (1). On peut du reste remarquer que l'entrepreneur n'a pas au point de vue technique, autorité sur le conducteur du camion mis à sa disposition.

Si un chauffeur est mis à la disposition d'une personne par une autre personne, de qui ce chauffeur est-il le préposé ?

« La responsabilité doit être là où est l'autorité », tel est le principe consacré par toutes les décisions ; mais les faits en rendent souvent l'application délicate. Souvent une personne a autorité sur le chauffeur au point de vue des heures de départ, des lieux où il doit se rendre, des personnes ou des choses à transporter, tandis qu'une autre personne aura autorité sur lui au point de vue technique, soins à donner à la voiture, manière de conduire. Le chauffeur alors sera le préposé de l'une ou de l'autre de ces personnes, selon l'acte qu'il accomplira. La responsabilité de l'un ou de l'autre de ces commettants se trouvera engagée selon que l'acte incriminé rentrera dans la partie technique de la mission du chauffeur où y sera étranger.

Cette solution a été clairement exposée par le Tribunal de Narbonne, le 8 janvier 1913 (2). Ce jugement est particulièrement intéressant, parce qu'il indique qu'il peut y avoir « division » de la personne du préposé. Pour la partie technique, celui-ci restera sous les ordres d'un maître et pour l'exécution des ordres étrangers à la partie technique deviendra le préposé d'un autre maître.

(1) Lyon, 20 janvier 1921, *Mon. jud. Lyon*, 29 avril 1921 ; Req., 7 avril 1924, *D. H.*, 1924.373.

(2) *D. P.*, 1914.2.29.

La Cour de Cassation semble avoir approuvé cette solution dans son arrêt du 22 novembre 1924 (1). Elle a décidé qu'un arrêt doit être annulé pour insuffisance de motifs lorsqu'il ne précise pas la « *nature* » des ordres qu'avait le droit de donner celui qu'il déclare être le commettant du chauffeur prêté par une personne à une autre personne. La nature des ordres donnés et exécutés doit donc être prise en considération pour déterminer le commettant.

Ces principes ont donné lieu à de nombreuses applications d'espèces ; nous citerons les décisions les plus importantes.

Lorsqu'un propriétaire remise son automobile chez un garagiste qui l'entretient et fournit un chauffeur, ce chauffeur est le préposé du garagiste pour l'exécution de la partie technique de son travail (2).

Il en est de même si un marchand d'automobiles met pendant un certain temps un mécanicien à la disposition d'un acheteur, alors même que ce mécanicien serait logé et nourri par l'acheteur (3).

Le marchand d'automobiles reste le commettant du chauffeur, même si celui-ci a été spécialement choisi par l'acheteur en vue d'exécuter des essais de vitesse avec sa voiture.

Le Tribunal de la Seine, le 6 février 1907 (4), a cependant rejeté cette solution. Cette décision est restée isolée et a été très critiquée par les auteurs.

Si un particulier met sa voiture et son chauffeur à la

(1) *Gaz. Trib.*, 4 février 1925.

(2) *Cass. Req.*, 7 novembre 1910, *D. P.*, 1912.1.322 ; *Cass.*, 3 avril 1908, *S. et P.*, 1909.1.423 ; *Trib. civ. Bourg*, 18 mars 1924, *Loi*, 20 juin 1924.

(3) *Rej.*, 3 novembre 1914, *Sirey supp.*, 1914.1.101 ; *Trib. com. Evreux*, 27 novembre 1913, *S. supp.*, 1914.2.19.

(4) *D. P.*, 1907.5.38.

disposition d'un autre particulier, il ne cesse pas pour cela d'être le commettant du chauffeur pour la partie technique de son travail.

Il en est spécialement ainsi lorsqu'un médecin a autorisé son remplaçant à se servir de sa voiture et de son chauffeur pour visiter sa clientèle, même si l'accident se produit au cours d'une promenade d'agrément organisée par ce remplaçant (1).

Cette solution subsiste également si ce prêt de l'automobile et du chauffeur n'a comme contre-partie aucune rétribution, par exemple, si un frère met sa voiture et son chauffeur à la disposition de sa sœur. Si on ne rapporte pas la preuve que cette dernière avait seule le droit de donner des ordres *techniques* au chauffeur, le fait qu'elle disposait librement de la voiture ne peut être regardé comme lui donnant la qualité de commettant de ce chauffeur (2).

Si la personne à qui le mécanicien a été prêté a le droit de lui donner des ordres techniques, le mécanicien devient son préposé. Il en est ainsi dans le cas d'un mécanicien mis, par une chambre de commerce, à la disposition d'une compagnie des docks, si cette dernière donne, par l'intermédiaire d'un spécialiste chef d'équipe, des instructions techniques à ce mécanicien (3).

De même, le propriétaire qui, sur réquisition, fournit à l'armée un véhicule et un conducteur, cesse d'être le commettant de celui-ci. Il en est ainsi parce que le conducteur réquisitionné est, à raison de l'organisation militaire, dans une dépendance très étroite de celle-ci (4).

(1) Trib. corr. Fontainebleau, 17 novembre 1911, *D. P.*, 1913.2.152.

(2) Crim., 22 novembre 1924, *Gaz. Trib.*, 4 février 1925.

(3) Civ., 13 février 1924, *D. H.*, 1924, p. 201.

(4) Trib. Boulogne-sur-Mer, 21 juin 1916, *Rev. Trim.*, 1917, p. 132.

Certains arrêts ont admis que si un accident vient à être causé par un mécanicien prêté par un garagiste, le propriétaire pourra être condamné sauf son recours contre le garagiste. Ces arrêts justifient cette condamnation en disant que le propriétaire est le maître apparent du chauffeur, et que les tiers n'ont pas à connaître les conventions pouvant exister entre le garagiste et le propriétaire (1)./

Si le préposé se substitue une autre personne, le maître sera-t-il responsable de l'accident causé par ce sous-préposé. La Cour de Cassation l'a décidé le 11 novembre 1919 (2). Les motifs de cet arrêt disent que le préposé avait commis une faute en laissant la direction aux mains de la personne qui avait causé l'accident, et que le patron était responsable de la faute du premier préposé. La Cour de Cassation aurait-elle encore admis cette responsabilité du patron au cas où le préposé n'aurait commis aucune faute en laissant conduire sa voiture par le tiers, ce tiers étant muni du permis de conduire ? Ce point est douteux.

§ 2. — *L'abus de fonctions*

D'après l'article 1384 du Code civil, la responsabilité du maître ou du patron n'existe que si le domestique ou l'employé agit dans l'exercice de ses fonctions.

Si un domestique ou un préposé, en dehors de ses

(1) Note au *D. P.*, 1912.1.322 sous Req., 7 novembre 1910, commentant Bondeaux, 13 décembre 1909.

(2) *Rev. Trim.*, 1920, p. 350 et les commentaires de M. René DEMOGUE ; CADÈRE, *Théorie et pratique de l'assurance-responsabilité*, p. 180.

fonctions, loue une automobile pour faire une promenade d'agrément, cet homme n'agit pas en tant que préposé, et la responsabilité du maître n'est pas engagée. Il en est de même si le maître ou le patron prête sa voiture à son chauffeur, un jour de congé, sur la demande de celui-ci, pour son usage personnel. Le propriétaire n'est pas plus responsable qu'un propriétaire quelconque prêtant sa voiture à l'un de ses amis (1) et nous savons que cette responsabilité se limite au cas où le propriétaire n'aurait pas vérifié que son ami était titulaire du permis de conduire.

Le propriétaire est-il responsable, lorsque le chauffeur a agi non dans l'exercice mais dans l'abus de ses fonctions ? Dans ce cas, la Cour de Cassation a déclaré que la responsabilité subsiste.

Si donc un propriétaire donne à son chauffeur l'ordre de ramener sa voiture au garage, et si le chauffeur se sert de la voiture pour effectuer une promenade d'agrément, le maître sera responsable de l'accident survenu au cours de cette promenade (2).

Certaines décisions déclarent responsable le maître dont le domestique a utilisé la voiture à son insu ou malgré sa défense (3).

Une décision du Tribunal d'Epernay, le 30 octobre 1909 (4), a bien décidé que le maître n'est pas respon-

(1) SAINTELETTE, *Responsabilité des propriétaires et conducteurs d'automobiles*, p. 214.

(2) Cass. 23 mars 1907 ; *D. P.*, 1908.1.351.

(3) Trib. corr., Seine, 23 janvier 1922, *D. P.*, 1922.5.4. ; Lyon, 29 octobre 1906, cité *in extenso* par IMBRECQ, *L'automobile devant la justice* p. 181 ; voir aussi Req. 17 novembre 1919, *D. P.*, 1920.1.156, rendu à propos d'un accident causé par un triporteur.

(4) IMBRECQ, *L'automobile devant la justice*, p. 181.

sable lorsque le domestique s'est servi de la voiture malgré ses ordres, mais cette décision n'a pas été suivie.

Deux questions seulement retiendront notre attention.

Nous rechercherons quelles conditions la jurisprudence exige pour déclarer que le mécanicien a commis un abus de fonctions engageant la responsabilité du maître. Ensuite nous étudierons un certain nombre de décisions récentes qui semblent transformer la responsabilité du maître en cas d'abus de fonctions, en une responsabilité pour faute personnelle.

Pour que la théorie de l'abus de fonctions puisse être appliqué, il faut : 1° que la victime soit véritablement un tiers pouvant considérer le chauffeur comme le préposé du maître ; et 2° que la fonction permanente ou temporaire du domestique ou de l'ouvrier ait été de conduire cette automobile.

La victime doit avoir considéré le chauffeur comme le préposé du maître. Cette condition n'est pas remplie si elle connaît l'abus de fonctions (1), si la victime est par exemple un ami du chauffeur que celui-ci a emmené en partie de plaisir. Cet ami sait, en effet, que l'automobile n'a pas été confiée au chauffeur dans le but de l'emmener en promenade (2). Le maître ne sera pas responsable si, au cours de la promenade, cet ami vient à être blessé.

Il en est de même lorsqu'un piéton, rencontrant une automobile, demande au chauffeur de le conduire, si l'aspect extérieur de la voiture indique à ce passager

(1) AUBRY et RAU, *Cours de Droit civil français*, tome VI, § 447, p. 381.

(2) Cass. 12 décembre 1903, *D. P.*, 1904.1.70 ; Cass., 19 mai 1924, *D. H.*, 1925, p. 410, rendu à propos d'un accident de voiture.

que l'automobile rencontrée n'est pas une voiture de louage et suffit à lui faire connaître qu'elle n'a pas été confiée au chauffeur dans ce but (1).

Non seulement ces personnes montées dans l'automobile à l'insu du propriétaire ne pourront rien lui réclamer en cas d'accident, mais encore elles seront solidairement responsables envers lui si la voiture vient à être endommagée (2).

Pour que la théorie de l'abus de fonction soit applicable, il faut également que le domestique ou l'ouvrier ait été chargé de façon permanente ou temporaire de conduire l'automobile.

En effet, si le maître ou l'entrepreneur n'ont jamais confié la conduite de l'automobile à leur préposé, et si celui-ci s'est emparé de la voiture, il sera impossible de dire qu'il a abusé de fonctions qui ne lui ont jamais été confiées.

Cette opinion était déjà soutenue par M. Sainctelette (3). Il étayait son avis sur des arrêts rendus en matière de bicyclettes dans des cas où un employé, dont la fonction ne consistait pas à faire des courses à bicyclette, s'était emparé de la machine de son patron.

Depuis sont intervenus, en matière d'accidents d'automobiles, divers arrêts et en particulier celui de la Cour de Cassation du 26 février 1918 (4) qui a rejeté un pourvoi formé contre un arrêt de la Cour de Paris du 22 novembre 1916.

(1) Bordeaux, 25 mai 1919, *D. P.* 1920.2.116 ; Cass., 4 juillet 1917, *Sirey supp.*, 1917.1.26 ; Nancy, 22 juillet 1925, *D. H.*, 1925, p. 568.

(2) Alger, 17 mai 1913, *D. P.*, 1913.2.221 ; Lyon, 7 mai 1921, *D. P.* 1922.2.167.

(3) SAINCTELETTÉ, *Responsabilité des propriétaires et conducteurs d'automobiles*, p. 223.

(4) *S. et P.* 1918.1.119.

Un ouvrier ajusteur avait demandé au contremaître, sous les ordres duquel il était placé, l'autorisation de quitter son travail pour se rendre dans sa famille en utilisant une des voitures de l'usine. Ces deux faveurs lui avaient été refusées. Néanmoins il s'empara d'un camion remisé dans une dépendance de l'établissement et partit, abandonnant son travail.

La Cour de Cassation, « considérant que ses fonctions dans l'usine ne comportaient pas la conduite d'une voiture automobile, et spécialement de celle dont il s'était servi », décida que cet ouvrier n'avait pas agi dans l'abus de ses fonctions.

En résumé, deux conditions sont nécessaires pour qu'il y ait abus de fonctions : il faut que la victime n'ait pas connu les agissements irréguliers du chauffeur, et qu'il y ait véritablement abus et non usurpation de fonctions.

Certains arrêts récents semblent vouloir transformer la responsabilité du commettant du chauffeur qui a abusé de ses fonctions en une responsabilité pour faute personnelle. Ces arrêts semblent dire que le maître est responsable parce qu'il a commis une faute en laissant prendre sa voiture ; qu'il est responsable non comme commettant du chauffeur, mais comme propriétaire négligent.

Cette manière de voir est nettement indiquée dans l'arrêt de la Cour de Cassation du 17 novembre 1919 (1).

Un employé s'était emparé, pour son usage personnel, du triporteur de son patron (le raisonnement serait le même pour une automobile), destiné uniquement aux besoins du commerce de ce dernier et, au cours d'une promenade, avait causé un accident. Le patron n'avait

(1) *D. P.*, 1920.1.156.

pris aucune précaution spéciale afin d'empêcher son employé de se servir du tricycle en dehors des heures de service. La Cour de Cassation décida qu'il avait commis ainsi une *négligence* coupable le rendant civilement responsable de l'accident.

De la lecture de l'arrêt il semble bien résulter que les juges ont considéré à peu près uniquement la faute propre du patron, sa négligence coupable, pour édicter sa responsabilité.

A propos d'un autre accident, causé cette fois par une automobile, le Tribunal correctionnel de la Seine a rendu un jugement analogue, le 23 janvier 1922.

L'annotateur au *Dalloz* (1) le commente en disant que la responsabilité du commettant n'est engagée que si le dommage a été causé par le préposé dans l'exercice de ses fonctions, car elle est fondée sur l'autorité du commettant. « Mais, ajoute le commentateur, la responsabilité civile du patron peut être engagée lorsque, comme dans l'espèce, il est relevé à sa charge *une faute en ce qu'il a, par sa négligence, permis au préposé de s'emparer* et de se servir par abus de fonctions du véhicule qui a causé l'accident. »

Ces décisions et ce commentateur semblent dire que c'est la négligence propre du propriétaire qui laisse prendre sa voiture qui fonde sa responsabilité.

Il est difficile d'admettre cette théorie. Elle nous paraît en opposition avec les principes généraux de la responsabilité des propriétaires d'automobiles.

Nous avons vu qu'un propriétaire qui prête sa voiture à un tiers ne peut être accusé de faute personnelle s'il a vérifié que ce tiers était muni du permis de conduire.

(1) *D. P.*, 1922.5.4.

En particulier si, un jour de congé, un propriétaire prête sa voiture à son chauffeur (qui devient alors un tiers), il ne commet aucune imprudence et n'encourt aucune responsabilité.

Dès lors, si le chauffeur est sorti à l'insu de son maître, comment dire que le propriétaire a commis une faute personnelle en laissant sa voiture entre les mains de ce même homme à qui il aurait pu la confier de bonne volonté.

Si donc le propriétaire peut être condamné dans le cas où le chauffeur s'est servi de la voiture à son insu, ce ne pourra pas être en tant que propriétaire ayant commis une imprudence, mais en tant que maître responsable des actes de son préposé.

L'arrêt de la Cour de Cassation du 23 mars 1907 semble donc plus justement motivé que celui du 17 novembre 1919 lorsqu'il fonde la responsabilité du patron sur le libre choix qu'il a pu faire de son préposé et sur le rapport d'autorité et de subordination, autorité qui doit s'exercer en empêchant le chauffeur d'abuser de ses fonctions.

La véritable raison pour laquelle le propriétaire doit être responsable lorsque son chauffeur s'empare de sa voiture nous paraît indiquée par M. G. Ripert (1) dans son Examen doctrinal, bien qu'aucun arrêt de jurisprudence ne donne ce fondement à la responsabilité en cas d'abus de fonctions.

Le patron est responsable de son chauffeur ou de son mécanicien parce que celui qui, non content de sa force, a voulu devenir chef d'un groupe de force, doit en

(1) G. RIPERT, *Rev. Crit.*, 1909, *Examen doctrinal*, p. 140 ; 1908, p. 201 et 202.

accepter tout ce qui en est le produit ; c'est la rançon de sa qualité de chef.

Si un employé abuse de ses fonctions, le commettant en est responsable, car cet homme n'a pu accomplir les actes abusifs que parce que la fonction lui a été confiée. C'est pourquoi la jurisprudence distingue selon que la conduite de l'automobile rentrait ou non dans les fonctions de celui qui s'en est indument servi.

SECTION III

LES LEÇONS D'AUTOMOBILE

Lorsqu'un élève chauffeur, au cours d'une leçon d'automobile, vient à causer un accident, les Tribunaux le déclarent responsable si on peut relever contre lui une faute (1), inobservation du côté réglementaire, défaut d'avertissement. Il ne peut pas opposer au tiers son manque d'expérience ou l'autorité qu'avait sur lui le professeur (2). Sa responsabilité est la même que celle d'un conducteur exercé.

En pratique, les décisions judiciaires déclarent également le professeur responsable (3). Cette responsabilité du professeur est aussi une responsabilité pour faute personnelle.

Pour ne pas voir sa responsabilité engagée en tant que propriétaire ayant confié un engin dangereux à une personne inexpérimentée, le professeur devra prendre toutes

(1) Crim., 25 novembre 1922, *S. et P.*, 1923.1.140 ; Crim., 24 juillet 1920, *S. et P.*, 1923.1.389.

(2) Crim., 25 novembre 1922, précité.

(3) Mêmes décisions ; voir aussi les jugements cités par IMBRECQ, *L'automobile devant la justice*, p. 15.

les précautions possibles afin que l'inexpérience de son élève ne cause aucun accident.

En vertu des principes généraux, la responsabilité du professeur est engagée dès qu'on relève contre lui une imprudence, une négligence.

Il sera en faute s'il a abandonné complètement la conduite de l'automobile à son élève, négligeant de s'asseoir sur le siège à côté de lui, prenant place dans la partie arrière de la voiture, et étant par là même incapable d'intervenir en cas de danger (1).

Il en sera de même, si, ayant pris place à côté de l'élève, il se borne à lui ordonner de se servir du frein au lieu de saisir le volant et freiner lui-même lorsqu'il constate l'imminence d'un accident (2).

Il en sera de même s'il commet la faute de choisir, pour donner la leçon, un endroit trop fréquenté (3).

Dans tous ces cas, le professeur voit sa responsabilité engagée en vertu d'une faute propre. Faut-il aller plus loin, et voir dans le rapport d'autorité et de subordination, qui unit le professeur et l'élève, une source de responsabilité du fait d'autrui à la charge du professeur ? nous ne le croyons pas.

Il est, en effet, difficile de dire que l'élève est le préposé du professeur ; s'il agit sous sa direction, il n'agit pas pour son compte. Or l'énumération donnée par l'article 1384 des cas de responsabilité pour autrui est limitative. Elle ne contient que la responsabilité du père du fait du fils, du maître ou du commettant du fait du

(1) Trib. corr. Seine, 28 juin 1900, *Petites annales du cycle et de l'automobile*, janvier 1905, p. 16.

(2) Paris, 16 mars 1920, *D. P.*, 1920.2.116.

(3) Trib. corr. Seine, 7 février 1902, cité par M. SAINCTELETTE, *Responsabilité des propriétaires et conducteurs d'automobiles*, p. 241.

domestique ou du préposé, et enfin celle des instituteurs et artisans du fait des *mineurs* dont ils ont la garde. Il est impossible de faire rentrer le professeur donnant une leçon d'automobile dans l'un des cas prévus par cet article ; aucune responsabilité pour autrui ne doit exister pour le garagiste donnant une leçon d'automobile (1).

M. René Demogue dit que le professeur n'encourt aucune responsabilité du fait d'autrui, mais qu'il assume un poste social de surveillance et qu'il est responsable s'il le tient mal (2).

Des difficultés particulières se présentent lorsque l'élève chauffeur est un domestique prenant une leçon sur l'ordre de son maître.

Le maître sera-t-il responsable de l'accident causé par son domestique au cours de la leçon ?

Le maintien de la responsabilité du maître peut se justifier par cette idée que le domestique apprend à conduire pour le service du maître et sur son ordre. Ce dernier profitera de l'augmentation des capacités du domestique, il doit donc aussi supporter les risques.

Cependant, nous savons que pour être responsable, le maître doit avoir le droit de donner des ordres techniques à son chauffeur. Pendant la leçon, l'élève chauffeur est sous la direction du professeur pour l'exécution de la partie technique de son travail ; le maître, n'ayant pas la direction technique, ne doit pas avoir de responsabilité (3).

On a écrit que cette dernière solution a été consacrée par l'arrêt de la Cour de Cassation du 24 juillet même

(1) Voir cependant les formules employées par Cass., 24 juillet 1920 et l'étude que nous en faisons ci-dessous.

(2) *Rev. Trim.*, 1923, p. 773 (commentant *Crim.*, 25 novembre 1922).

(3) Rennes, 12 février 1925, *D. H.*, 1925, p. 437.

année. Nous pensons que ces arrêts très diversement commentés n'ont pas résolu la question.

Un valet de chambre avait demandé à son maître de l'engager comme chauffeur. Le maître lui refusa cet engagement tant que son aptitude à conduire n'aurait pas été constatée et demanda à un spécialiste de lui faire subir les épreuves nécessaires.

Pendant cet examen un accident survint ; une dame fut blessée.

La Cour de Paris, le 16 mars 1920 (1), déclara que le maître n'était pas civilement responsable des blessures de cette dame. La Cour de Cassation, le 24 juillet 1920 (2), rejeta le pourvoi formé contre cet arrêt en donnant les motifs suivants :

« Attendu qu'il est souverainement constaté par l'arrêt attaqué que B..., auteur de l'accident, était en qualité de valet de chambre au service de de H..., que celui-ci s'était refusé à l'engager comme chauffeur tant que son aptitude à conduire une automobile n'aurait pas été constatée.

« Attendu que... le fait dommageable retenu à la charge de B... a eu lieu en dehors de son service de valet de chambre, alors qu'il n'était plus soumis à la direction, à la surveillance et à l'autorité de de H... »

Peut-on conclure de ces arrêts que le maître n'est pas responsable des suites de l'accident que cause son valet de chambre en apprenant à conduire sous la direction et la surveillance exclusive d'un mécanicien ? Il ne nous semble pas (3).

Ces arrêts, et en particulier celui de la Cour de

(1) *D. P.*, 1920.2.116.

(2) *S. et P.*, 1923.1.389.

(3) Voir cependant la note au *D. P.*, 1920.2.116.

Cassation, ont soin de faire ressortir que le domestique n'avait pas été engagé comme chauffeur, qu'il ne prenait pas une leçon par ordre du maître, mais au contraire passait un examen *en vue de se faire engager plus tard* comme chauffeur, engagement qui, du reste, ne fut jamais réalisé.

On a écrit que les arrêts que nous étudions, en supprimant la responsabilité du maître, faisaient passer cette responsabilité sur la tête du professeur. L'arrêt de la Cour de Cassation répète, en effet, à deux reprises, qu'il existait entre le professeur et l'élève un rapport d'autorité et de subordination ; ceci pourrait faire croire qu'il applique, en condamnant le professeur, une responsabilité pour autrui.

Nous pensons qu'il n'en est rien. En général, le professeur n'est pas civilement responsable de l'élève chauffeur, le fait que l'élève est un domestique ne nous semble pas modifier cette situation.

L'arrêt de la Cour de Cassation signale que des fautes personnelles ont été relevées contre le professeur. Du reste, cet arrêt a simplement déclaré bien fondé l'arrêt rendu par la Cour de Paris le 16 mars 1920. Dans ce dernier arrêt le professeur avait été condamné comme co-auteur, sans que la Cour invoquât aucune idée d'autorité et de subordination entre lui et son élève.

La question de savoir si le maître qui fait donner une leçon d'automobile à son domestique est responsable de l'accident survenu au cours de cette leçon, nous semble donc n'avoir pas reçu encore de réponse définitive.

CHAPITRE IV

LA RESPONSABILITÉ DES ACCIDENTS causés par les automobiles appartenant à l'Administration

LA RESPONSABILITÉ DES ACCIDENTS

causés par les automobiles appartenant à l'Administration

Si une voiture appartenant à l'Administration et circulant pour les besoins d'un service public, cause un dommage à un tiers, la victime dont la situation semble devoir être la même que si le dommage avait été causé par une voiture particulière, se trouve dans une situation complètement différente.

Elle devra porter son action devant le Conseil d'Etat et actionner l'Administration comme défendeur. Les principes appliqués seront, non ceux du Code civil, mais ceux du Droit administratif.

Le conducteur à la solde d'un service public qui conduit à une vitesse exagérée ou commet toute autre imprudence, agit contre les instructions que lui a données l'Administration. Au point de vue pénal, ce conducteur peut être condamné par le Tribunal correctionnel. On pouvait dès lors se demander si la faute commise ne constituait pas un *fait personnel* engageant la responsabilité du conducteur devant les Tribunaux civils. Par son arrêt du 24 mars 1923 (1), le Tribunal des Conflits en a décidé autrement ; la faute commise par le conducteur constitue une mauvaise exécution du service public et non un fait détachable de ce service.

(1) *Rec. Leb.*, 1923, p. 312 (sieur Fabry) ; voir l'exposé de ces principes, BERTHELEMY, *Traité élémentaire de Droit administratif* p. 90.

Un autobus postal, conduit à une vitesse exagérée, écrasa un chien ; le conducteur encourut une condamnation devant le Tribunal correctionnel. Le propriétaire du chien réclama des dommages et intérêts à ce conducteur et à l'Administration des postes, devant le Tribunal civil.

Le préfet déposa un déclinatoire d'incompétence basé sur ce que la juridiction administrative était seule compétente pour apprécier la responsabilité de l'Etat à raison d'un fait touchant à l'exécution d'un service public.

Le Tribunal de Millau, le 1^{er} décembre 1922, rejeta ce déclinatoire d'incompétence. Pour lui, la faute commise par le conducteur et sanctionnée par un jugement du Tribunal correctionnel, constituait une faute personnelle se détachant de l'exécution du service public. Dès lors la responsabilité invoquée contre ce conducteur et l'Administration des Postes, son commettant, était régie par les articles 1382 et suivants du Code civil.

Le conflit fut élevé et le Tribunal des Conflits rejeta cette manière de voir.

Le Tribunal déclara que les faits reprochés au conducteur étaient des actes accomplis dans l'exécution d'un service public, qu'il y avait mauvaise exécution du service et non fait personnel. L'arrêt rappelle que la responsabilité qui incombe à l'Administration dans ce cas n'est pas régie par les principes établis par le Code civil pour les rapports de particulier à particulier. Elle a ses règles propres qui varient suivant les besoins du service et la nécessité de concilier les droits de l'Etat avec les droits privés. Les juges civils n'ont pas compétence pour connaître d'une telle instance ; le procès doit être porté devant le Conseil d'Etat.

D'après la jurisprudence classique du Conseil d'Etat, l'Administration est responsable si l'enquête révèle que

l'accident a été provoqué par une faute du conducteur (1).

Il y a faute si l'enquête révèle un excès de vitesse (2), l'inobservation du côté réglementaire (3), un défaut d'éclairage (4), si le piéton a été atteint sur le trottoir par l'automobile qui y était montée ou le frôlait de trop près (5).

Il y a faute si le conducteur de la voiture automobile a effrayé des bêtes de trait par l'usage intempestif de la trompe (6).

Le dégagement intense de fumées constitue une faute, il en est de même de l'emploi d'un dispositif d'échappement libre dans l'enceinte de Paris (7).

Si l'accident provient d'un cas fortuit ou de la faute de la victime, et si aucune faute n'est relevée à la charge

(1) C. d'Etat, 25 juillet 1919, époux Guinot, *D. P.*, 1920.3.1 (10^e espèce) ; C. d'Etat, 3 février 1922, sieur Mariais, *Rec. Leb.*, 1922, p. 107 ; C. d'Etat, 7 avril 1922, époux Houel, *Rec. Leb.*, 1922, p. 353 ; C. d'Etat, 19 mai 1922, dame Sempley, *Rec. Leb.*, 1922, p. 453 ; C. d'Etat, 13 mai 1921, sieur Galibert, *Rec. Leb.*, 1921, p. 487 ; C. d'Etat, 3 juin 1921, sieur Boisaubert, *Rec. Leb.*, 1921, p. 546.

(2) C. d'Etat, 12 juillet 1922, sieur Jehan, *Rec. Leb.*, 1922, p. 612 ; C. d'Etat, 15 juillet 1921, sieur Yvrard, *Rec. Leb.*, 1921, p. 717 ; C. d'Etat, 12 juillet 1918, C^{ie} La Prévoyance, *Rec. Leb.*, 1918, p. 707.

(3) C. d'Etat, 3 juin 1921, sieur Desrées, *Rec. Leb.*, 1921, p. 545.

(4) C. d'Etat, 7 juillet 1922, sieur Scellier, *Rec. Leb.*, 1922, p. 592 ; C. d'Etat, 22 novembre 1918, consorts Blampin *D. P.*, 1920.3.1.

(5) C. d'Etat, 3 juin 1921, sieur Desrées, *Rec. Leb.*, 1921, p. 545 ; C. d'Etat, 10 août 1917, dame Fargès, *Rec. Leb.*, 1917, p. 657.

(6) C. d'Etat, 23 janvier 1914, Perin frères, *Rec. Leb.*, 1914, p. 82, *Sirey supp.*, 1914.2.28.

(7) C. d'Etat, 17 décembre 1920, Société d'assurance contre les accidents du travail Alimentation, *Rec. Leb.*, 1920, p. 1083. p. 1083.

du conducteur, l'Administration n'encourt aucune responsabilité (1).

Il en est ainsi dans le cas d'un marchand de journaux qui vend ses journaux à des conducteurs de camions se suivant en colonne, et finit par être écrasé en traversant devant l'un d'eux (2).

Pareillement l'Etat ne devra aucune indemnité aux parents qui auront commis l'imprudence de laisser un enfant de six ans seul sur la route (3) ; à la personne blessée alors qu'elle traversait, en courant, devant une automobile, sans s'être assurée que cette voiture n'en cachait pas une seconde (4).

S'il résulte de l'enquête que l'accident provient à la fois de la faute du conducteur au service de l'Administration et d'une faute de la victime, le Conseil d'Etat prononce la responsabilité partagée. Il déclare qu'il est fait une juste appréciation de la responsabilité incombant à chacun en mettant la répartition des dommages à la charge de l'Etat à concurrence de telle quotité (5).

Cette répartition des dommages entre l'Administration et la victime implique une appréciation de la responsabilité de chacun dans l'accident. Le Conseil d'Etat se reconnaît compétent pour faire cette appréciation.

(1) C. d'Etat, 12 mai 1922, dame veuve Rebilly, *Rec. Leb.*, 1922, p. 422.

(2) C. d'Etat, 13 février 1920, dame Triquet, *Rec. Leb.*, 1920, p. 166.

(3) C. d'Etat, 25 janvier 1918, Elie Guillemain, *Rec. Leb.*, 1918, p. 70.

(4) C. d'Etat, 14 juin 1918, sieur Principato, *Rec. Leb.*, 1918, p. 591.

(5) C. d'Etat, 30 juin 1922, dame veuve Ferrand, *Rec. Leb.*, 1922, p. 578 ; C. d'Etat, 29 décembre 1922, consorts Jauliac, *Rec. Leb.*, 1922, p. 1009 ; C. d'Etat, 22 avril 1921, sieur Blanquet, *Rec. Leb.*, 1921, p. 398.

Cependant, si l'accident a endommagé la voiture circulant pour le service public, le Conseil d'Etat décide qu'il n'est pas compétent pour apprécier la responsabilité du particulier et la quotité devant être mise à sa charge dans la réparation de cette voiture (1). Il s'agit en effet d'une action de l'Administration contre un particulier.

Pour obtenir une indemnité, la victime doit prouver qu'elle a subi un préjudice. Un gardien du Bois de Boulogne, blessé par une automobile de l'Etat, s'est vu refuser toute indemnité ; il ne justifiait d'aucun préjudice étant soigné et payé aux frais de la Ville de Paris pendant toute la durée de ses blessures (2).

La simple douleur morale ne constitue pas un préjudice appréciable en argent (3).

Il se peut qu'à la suite d'un accident causé par une automobile appartenant à l'Administration, une sanction disciplinaire soit prise contre le conducteur. La victime ne peut pas se prévaloir de cette sanction comme d'une reconnaissance, par l'Administration, de la faute de son préposé. Il sera fait une enquête, et, s'il n'en résulte pas que la collision est due à la faute du conducteur, le demandeur ne sera pas fondé à soutenir que l'Administration est responsable des conséquences dommageables de l'accident (4).

(1) C. d'Etat, 7 avril 1922, sieur Delahaye, *Rec. Leb.*, 1922, p. 354 ; C. d'Etat, 22 décembre 1922, sieur Chantelat, *Rec. Leb.*, 1922, p. 985 ; C. d'Etat, 19 mai 1920, sieur Dubos, *Rec. Leb.*, 1920, p. 303.

(2) C. d'Etat, 19 mai 1922, sieur Gauthier, *Rec. Leb.*, 1922, p. 454.

(3) C. d'Etat, 8 juillet 1921, consorts Abbal et Sabatier, *Rec. Leb.*, 1921, p. 685.

(4) C. d'Etat, 12 janvier 1923, sieur Lamour, *Rec. Leb.*, 1923, p. 39 ; C. d'Etat, 23 mai 1922, dame veuve Rebilly, *Rec. Leb.*, 1922, p. 422.

Réciproquement, le fait que le conducteur a été acquitté au point de vue pénal, n'empêche pas la victime de soutenir que l'Administration est responsable.

Une automobile de la Marine monta sur un trottoir et blessa un passant. Le matelot qui conduisait cette automobile fut acquitté par le Conseil de guerre.

La victime ayant réclamé une indemnité, le ministre la refusa. Il alléguait que le matelot ayant été acquitté du chef de blessures par imprudence, il était judiciairement établi que l'accident ne pouvait être considéré comme résultant d'une faute de sa part ; sa responsabilité, et par suite celle de la Marine, ne devaient pas être mises en cause.

La victime se pourvut devant le Conseil d'Etat. Elle prétendait que l'autorité au civil de la chose jugée au criminel ne pouvait être invoquée en l'espèce ; qu'il ne suffisait pas d'écarter la faute du matelot pour libérer l'Administration et qu'il était impossible que l'accident se soit produit sans mauvais fonctionnement ou organisation défectueuse du service public.

Le Conseil d'Etat fit droit à sa demande et, considérant que l'instruction avait démontré que l'accident provenait d'une faute du conducteur, décida que l'acquiescement de ce dernier du chef de blessures par imprudence n'était pas de nature à dégager l'Administration de la responsabilité qui lui incombait (1).

La même solution avait déjà été donnée par un arrêt du 20 février 1920 (2).

Nous devons remarquer que, dans ces deux cas, le conducteur avait été traduit devant un Conseil de guerre

(1) C. d'Etat, 3 juin 1921, sieur Desrées, *Rec. Leb.*, 1921, p. 545.

(2) C. d'Etat, 20 février 1920, dame veuve Waechter, *Rec. Leb.*, 1920, p. 190.

dont les décisions ne sont pas motivées. Nous pensons que le Conseil d'Etat aurait jugé de la même façon si l'acquittement avait été prononcé par un Tribunal correctionnel. Les éléments nécessaires pour qu'il y ait faute dans l'exécution d'un service public, ou mauvaise organisation de ce service, peuvent exister sans qu'il y ait délit. Du reste, il est possible d'imaginer des cas où l'Administration serait responsable sans qu'il y ait eu faute du conducteur ; par exemple, si l'accident provenait de dangers spéciaux, résultant du modèle de voiture employé.

Bien que la jurisprudence du Conseil d'Etat soit basée sur des principes différents de ceux qui fondent la jurisprudence des Tribunaux civils, les décisions rendues par ces deux ordres de juridictions aboutissent aux mêmes solutions pratiques. Les arrêts du Conseil d'Etat que nous venons d'étudier sont semblables aux arrêts rendus par la Cour de Cassation, et par les Cours d'appel, qui forment la théorie classique de la responsabilité civile en cas d'accident d'automobile.

L'évolution qui se manifeste dans la jurisprudence des Tribunaux civils et tend à faire peser une présomption de faute sur les conducteurs d'automobiles, se retrouve dans la jurisprudence du Conseil d'Etat.

Le sieur Dugail conduisait deux jeunes chevaux sur une avenue du Mans, tenant sa droite. Il fut dépassé par un camion affecté au service des régions libérées. Les chevaux prirent peur, le sieur Dugail tomba et fut mortellement blessé par le camion. La société « Les Travailleurs français » à laquelle il était assuré versa une indemnité à sa famille ; puis elle réclama le remboursement de cette somme à l'Administration. Le Ministre refusa. La société d'assurances se pourvut devant le Conseil d'Etat.

Le Conseil d'Etat, par son arrêt en date du 22 décembre 1924 (1), rejeta, à la vérité, cette demande parce qu'il estima trouver dans l'instruction la preuve que l'accident était dû à un cas fortuit ; mais il motiva ainsi sa décision :

« Considérant que les conditions particulièrement dangereuses de la circulation automobile à l'heure actuelle doivent faire admettre une présomption de faute à la charge du conducteur qui a causé l'accident, mais que cette présomption peut être détruite par la preuve que l'accident est, dans l'espèce, imputable soit à une cause étrangère, soit à un cas fortuit ou de force majeure. »

Cet arrêt a été commenté au *Recueil Dalloz* par M. J. Appleton. Cet auteur fait remarquer le caractère prétorien de la décision qui crée une présomption « à raison des circonstances pratiques » sans chercher à justifier cette création par un texte de loi. Cette méthode est absolument différente de celle employée par les Tribunaux civils qui ont toujours soin d'étayer leurs décisions sur un texte.

Ces mots « présomption de faute à la charge du conducteur » contenus dans l'arrêt du Conseil d'Etat ne doivent pas, à notre avis, faire penser à un « *fait personnel* » de l'agent, détachable de l'exécution du service, mais simplement à une mauvaise exécution du service public. L'agent a commis une « faute de service. »

Nous savons en effet que, d'après le Tribunal des Conflits, l'imprudence du chauffeur conduisant pour un service public ne constitue pas un fait personnel détachable de l'exécution de ce service. Les termes de

(1) *D. P.*, 1925.3.9.

« faute du conducteur », employés par le Conseil d'Etat, ne sauraient changer ce caractère.

Du reste, l'arrêt n'a pas songé à établir une responsabilité personnelle de l'agent « présumé en faute ». Il dit simplement que, s'il n'y avait pas eu de cas fortuit, l'Administration aurait été déclarée responsable.

Il peut enfin se produire, en droit administratif, des situations analogues à celle du chauffeur qui emploie l'automobile de son maître pour son usage personnel.

Le Droit administratif ne semble pas admettre, en matière d'accidents d'automobiles, de théorie équivalente à celle étudiée, en droit civil, sous le nom d'abus de fonctions.

Le brigadier Renard, employé à des essais d'automobiles, utilisa pour son usage personnel une des voitures qui lui avaient été confiées. Au cours de cette promenade un accident survint.

Le brigadier, en utilisant l'automobile en dehors de son service, avait commis une faute le rendant personnellement responsable, mais la victime estima pouvoir réclamer une indemnité à l'Administration. Elle alléguait que le défaut de surveillance exercée sur le brigadier, et le titre de commettant, rendaient l'Administration responsable des fautes de ce fonctionnaire.

Le Conseil d'Etat, le 15 décembre 1922 (1), répondit que l'accident était exclusivement imputable à une faute *personnelle* du conducteur qui s'était servi de la voiture pour son usage particulier, et que l'Administration n'était pas responsable.

Il faut remarquer que, d'après les observations

(1) C. d'Etat, 15 décembre 1922, sieur Balayn, *Rec. Leb.*, 1922, p. 950.

présentées par le Ministre, le brigadier était sorti sur une voiture qu'il avait mission de conduire. Un Tribunal civil aurait appliqué la théorie de l'abus de fonctions et rendu le commettant responsable. Sur ce point le Droit administratif aboutit donc à une solution différente de celle donnée par le Droit civil (1).

(1) En Italie, en cas d'accident causé par une voiture appartenant à l'Etat, la loi du 30 juin 1912 est appliquée. Le procès est porté devant les Tribunaux civils et l'Etat, comme tout autre propriétaire d'automobile, doit prouver, pour dégager sa responsabilité, que le maximum de précautions a été pris (Trib. civ. Asti, 2 marzo 1922, Trochio-Ministera della Guerra, *Guir. Tor.*, p. 317, d'après renseignement envoyé par M. G. Carrara, professeur à l'Université de Rome).

CONCLUSIONS

PROJETS DE RÉFORMES

La fréquence des accidents d'automobiles a amené les auteurs à rechercher les mesures propres à en diminuer le nombre et à en atténuer les conséquences (1).

La plupart pensent trouver le remède dans une réforme de la responsabilité civile. En rendant le propriétaire responsable, dans tous les cas, de l'accident causé par son automobile, la loi le forcera à plus d'attention et de prudence (2).

Cette réforme remédierait, en même temps, à la situation des victimes, chargées par la jurisprudence classique du fardeau de la preuve.

De plus, ainsi que le fait remarquer M. Colin, l'application d'une réforme du Droit civil présenterait, sur l'application d'une réforme soit de la réglementation administrative soit du Droit pénal, la supériorité de ne pas dépendre du zèle plus ou moins grand des

(1) COULON, *De la responsabilité en matière d'accidents d'automobiles*, Thèse, Paris, 1907, p. 55.

(2) GAUDILLOT, *De la responsabilité civile en matière d'accidents d'automobiles*, Thèse, Paris, 1911, p. 225.

autorités chargées de cette application. Elle ne dépendrait, en effet, que de l'initiative des particuliers lésés, initiative que tiendrait en éveil le désir d'obtenir la réparation pécuniaire des sinistres qui les auraient atteints (1).

M. Wahl, dans la *Revue Trimestrielle de Droit civil* (2), veut que les automobilistes soient soumis à une responsabilité basée sur l'idée de risque créé.

Plus récemment, M. A. Prenat (3) réclama pour les accidents d'automobiles la création d'une loi analogue à celle qui régit les accidents du travail. L'automobiliste ne pourra même pas s'offrir à prouver une faute ordinaire de la victime.

M. Henri Capitant reconnaît que l'application de l'article 1384 aux accidents d'automobiles, améliore, de façon certaine, la situation de la victime, mais il pense que seule une loi nouvelle peut organiser de façon satisfaisante la responsabilité des automobilistes (4).

Une proposition de loi a été déposée devant le Parlement par MM. Benard et Danthy, le 5 décembre 1906. Ce projet de loi ajoute deux paragraphes à l'article 1836 du Code civil (5).

« Le propriétaire d'un véhicule automobile est dans tous les cas, et indépendamment de toute faute personnelle, responsable du dommage causé par son véhicule.

(1) M. Ambroise COLIN, *L'accident d'automobile et la loi*, *Revue Politique et Parlementaire*, 10 janvier 1908, p. 129.

(2) WAHL, *Rev. Trim.*, 1908, *La responsabilité civile en matière d'accidents d'automobiles*, p. 24.

(3) A. PRENAT, *Chronique Sociale*, juin 1922, *Une responsabilité qui s'impose*, p. 415.

(4) H. CAPITANT, *Gaz. Dall.*, 31 mai 1923, *La responsabilité des accidents causés par les automobiles*, p. 78.

(5) Chambre des députés, 5 décembre 1906, annexe n° 522.

« La responsabilité ci-dessus a lieu à moins qu'il ne prouve une faute de la victime. »

Les auteurs de cette proposition de loi expliquent, dans l'exposé des motifs, que leur but a été d'appliquer la théorie du risque à « une chose particulièrement dangereuse par son simple usage. »

Dans cette proposition de loi, l'automobiliste n'est pas admis à prouver qu'il a pris toutes les précautions possibles, et qu'on ne relève contre lui aucune imprudence. Il ne peut pas non plus prouver une simple négligence de la victime ; seule la preuve directe d'une faute lourde de celle-ci peut dégager l'automobiliste.

La Société d'Etudes législatives s'est occupée de la réforme de la responsabilité des automobilistes en cas d'accident. Le 18 avril 1907, M. Ambroise Colin (1) exposa devant cette savante assemblée un projet préalablement discuté dans une commission de quatorze membres que la Société d'Etudes législatives avait chargée d'étudier cette question.

Dans ce rapport, M. Ambroise Colin indique qu'il est partisan de soumettre les accidents d'automobiles à la théorie du risque, mot qui, dans la pensée de ce savant professeur, semble bien vouloir dire à une législation analogue à celle des accidents du travail (2). Cependant le projet de loi n'adopte pas toutes les solutions qui devraient découler de cette idée.

L'article 1, § 1, contient le principe même de la réforme. Le propriétaire de l'automobile est responsable sans qu'il soit besoin de prouver qu'il a commis une faute.

(1) *Bulletin de la Société d'Etudes législatives*, année 1907, rapport de M. A. Colin, p. 273.

(2) *Idem*, p. 283.

Le paragraphe 2 de l'article 1 limite à un cas très spécial, la faute grave de la victime, la possibilité pour l'automobiliste de dégager sa responsabilité. Cette exception prévue par le projet de loi est limitative ; il serait impossible à l'automobiliste de s'offrir à prouver la force majeure, le fait d'un tiers ou une faute légère de la victime.

L'idée de risque est poussée si loin que les auteurs du projet prévoient expressément le cas où l'accident est dû au fait d'un tiers. L'automobiliste est encore responsable sauf son recours contre ce tiers.

Le paragraphe second de l'article 2 est également une application de la théorie du risque. Si l'accident survient pendant que la voiture est occupée par un locataire, le propriétaire, qui tire profit de la location de la voiture, est responsable en tant que propriétaire. Le projet lui accorde seulement un recours contre le locataire conduisant par lui-même ou par son préposé.

Dans la discussion dont fut l'objet ce projet de loi, M. Thaller demanda que la législation spéciale proposée pour les automobilistes, fut étendue à tous les moyens de transport présentant des dangers analogues.

M. Saleilles déclara ne concevoir l'idée de risque, qu'avec, comme contre-partie, celle d'indemnité forfaitaire. Il fit remarquer qu'il n'y avait aucune raison de mieux traiter les victimes d'accidents d'automobiles que celles des accidents du travail. Or, d'après la loi du 9 avril 1898, l'ouvrier victime d'un accident du travail ne peut exiger qu'une indemnité forfaitaire (1).

En outre de la réforme de la responsabilité civile, le

(1) Les inconvénients des théories qui aboutissent à charger la victime du fardeau d'une preuve souvent impossible à faire, ont également frappé les jurisconsultes des pays où est appli-

projet de loi de la Société d'Etudes législatives prévoit la création d'un fonds de garantie géré par l'Etat.

Lorsque l'auteur d'un accident sera insolvable ou inconnu, la victime pourra s'adresser à cette caisse pour obtenir une indemnité.

L'article 4 de ce projet prévoit des ressources destinées à alimenter ce fonds de garantie.

M. Colin justifie la création de cette caisse commune par l'exemple de la loi du 9 avril 1898 sur les accidents du travail.

Il ne nous semble pas qu'il y ait analogie entre les deux situations.

Les clauses du contrat de travail ont été étudiées et approuvées par les ouvriers et les patrons représentés par leurs délégués respectifs. Par ces clauses, la collectivité patronale a promis de rendre les ouvriers sains et saufs à la sortie de l'usine.

Aucun lien de même nature n'unit les automobilistes et les autres usagers de la route. Pourquoi, lorsqu'un

quée une jurisprudence analogue à la jurisprudence classique de nos Tribunaux. •

En Belgique, un projet de loi a été déposé par MM. Mangnette, Hanrez, Fléchet et Keesen, le 13 novembre 1906, et la Commission de la Justice belge, chargée de l'examen de ce projet, a déposé son rapport le 9 avril 1908.

Ce projet, dans son état actuel, consacre des solutions absolument analogues à celles que donne la nouvelle jurisprudence française soumettant les accidents causés par les automobiles à l'article 1384.

L'automobiliste y est, en principe, responsable de l'accident causé par sa voiture, mais il peut dégager sa responsabilité en prouvant la force majeure ou la faute de la victime. Le bris d'une pièce du véhicule n'est pas un cas de force majeure.

En Suisse, M. Meili, professeur à Berne, et M. Martin, avocat à Genève, ont déposé deux projets de loi rendant l'automobiliste responsable de plein droit. Dans le projet de M. Meili, la faute très lourde, grossière, de la victime, peut seule dégager l'automobiliste.

homme prétend avoir été blessé par un automobiliste inconnu, incomberait-il à la collectivité des automobilistes de l'indemniser ? Si un homme est blessé par un malfaiteur inconnu, la Société, représentée par l'ensemble des contribuables, n'est pas déclarée responsable.

M. Defert, au cours de la discussion de ce projet, a montré combien il serait difficile d'empêcher ce fonds de garantie de devenir une source de fraudes. Des victimes d'accidents arrivés en dehors de toute intervention d'une automobile les attribueront à des chauffeurs inconnus; la victime d'un accident survenu par sa faute lourde laissera partir le chauffeur, et s'adressera au fonds de garantie pour éviter que l'automobiliste ne lui oppose, devant la justice, la faute qu'elle aura commise.

Malgré toutes ces difficultés, la création d'une caisse de garantie est une idée pleine d'humanité et qui mérite d'être retenue.

Cette idée a été reprise dans la proposition de loi déposée par M. Honnorat devant le Sénat, le 20 mars 1923 (1).

Dans cette proposition de loi, le fonds de garantie n'a plus pour but d'assurer une indemnité aux victimes de chauffeurs inconnus. L'auteur a estimé que beaucoup d'automobilistes sont rendus moins prudents par le fait qu'ils ont contracté une assurance, et que l'indemnité sera supportée par l'assurance et non par eux.

La proposition de M. Honnorat défend aux compagnies d'assurances de payer, en aucun cas, plus de dix-neuf vingtièmes de dommage. Cette limitation peut être

(1) Sénat, annexe au procès-verbal de la séance du 20 mars 1923, n° 210.

préjudiciable à la victime si l'automobiliste est insolvable. Pour y remédier, l'article 2 permet alors de réclamer le paiement de ce dernier vingtième à une caisse de garantie alimentée par les compagnies d'assurances.

M. Thaller (1) a proposé de défendre à ces compagnies de couvrir dans leurs polices la faute lourde du propriétaire ou du chauffeur (2), mais cette règle pourrait être préjudiciable à la victime si le chauffeur était insolvable.

La réforme la plus efficace nous semble devoir être celle de la responsabilité civile. Elle sera accomplie dès que la Cour de Cassation, confirmant la nouvelle jurisprudence, aura décidé de soumettre tous les accidents d'automobiles à l'article 1384.

(1) *Bulletin de la Société d'Etudes législatives*, 1907, p. 396.

(2) Sur la possibilité d'assurer les conséquences de la faute lourde, voir STEFANI, *De l'assurance des fautes*, Thèse, Paris, 1923, p. 205.

BIBLIOGRAPHIE

- APPLETON. Note sous Conseil d'Etat, 22 décembre 1924, *D. P.*, 1925.3.9.
- ARNETTE. De la responsabilité du propriétaire de véhicules.
Thèse pour le doctorat, Paris, 1908, 1 vol. in-8.
- AUBRY et RAU. Cours de Droit civil français, 5^e édition, mise au courant par M. E. Bartin. Paris, Librairie générale de jurisprudence, 1897-1922, 12 vol. in-8.
- BERTHÉLEMY. Traité élémentaire de Droit administratif, Paris, Rousseau, 1923, 1 vol. in-8.
- BOISTEL. Note sous Req., 12 juin 1899, *D. P.*, 1901.1.41.
- BONNET. De la responsabilité du fait des choses, Théorie générale. Thèse pour le doctorat, Poitiers, 1907, 1 vol. in-8.
- CADÈRE. Théorie et pratique de l'assurance responsabilité. Paris, Librairie de jurisprudence ancienne et moderne, 1923, 1 vol. in-8.
- CAPITANT. La responsabilité des accidents causés par les automobiles, article, *Gazette Dalloz* du 31 mai 1923, p. 77 et ss.
- COLIN. L'accident d'automobile et la loi, article, *Revue politique et parlementaire* du 10 février 1908, p. 129.
— Rapport du projet de loi de la Société d'Etudes législatives, Bulletin de la Société d'Etudes législatives, année 1907, p. 273 et ss.
- COLIN et CAPITANT. Cours élémentaire de Droit civil. Paris, Librairie Dalloz, 1923, 3 vol. in-8.
- COULON. De la responsabilité en matière d'accidents d'automobiles. Thèse pour le doctorat, Paris, 1907, 1 vol. in-8.
- CRÉMIER. Responsabilité et risque, article, *Revue Trimestrielle de Droit civil*, 1910, p. 544.
- CREUZEL. La responsabilité du fait des animaux et du fait des choses hors de la doctrine classique, article, *Revue Trimestrielle de Droit civil*, 1925, p. 29 et p. 44.
- DEMOLOMBE. Cours de Code Napoléon. Paris, Hachette, 1870 à 1876, 31 vol. in-8.

- DEMOGUE. Traité des obligations, en cours de publication, 5 vol. parus. Paris, Rousseau, 1923-1925, in-8.
- Obligations et contrats spéciaux, articles, *Revue Trimestrielle de Droit civil*, 1913, p. 413, p. 618 et p. 804 ; 1920, p. 350 ; 1922, p. 632 ; 1923, p. 773.
- DUBOSC. Les automobiles devant la loi, article, *Revue de Tourisme et des Sports*, janvier 1908.
- ESMEIN. Notes sous Civ., 16 juin 1896, S., 1897.1.17 ; sous Req., 23 février 1897 et autres arrêts, S., 1898.1.65 ; sous Cass., 12 juillet 1899, S., 1899.1.497 ; sous Cass., 25 mars 1908, S., 1910.1.17 et sous Cass., 29 juillet 1924, S., 1924.1.321.
- GAUDILLOT. De la responsabilité civile en matière d'accidents d'automobiles. Thèse pour le doctorat, Paris, 1911, 1 vol. in-8.
- HABER. L'automobile devant la loi. Thèse pour le doctorat, Paris, 1903, 1 vol. in-8.
- HAURIU. Notes sous Trib. Conflits, 8 août 1891, S., 1893.3.113 et sous Conseil d'Etat, 24 juin 1892, S., 1894.3.49.
- HUGUENEX. Note sous Civ., 16 novembre 1920, S. 1922.1.97.
- IMBREGG. L'automobile devant la justice. Paris, Dunod, 1910, 1 vol. in-8.
- JOSSERAND. Note sous Trib. civ. Bourges, 7 février 1895 et autres décisions, D. P., 1900.2.289 ; sous Lyon, 25 avril 1899 et autres décisions, D. P., 1904.2.257 ; sous Chambéry, 12 juillet 1905, D. P., 1905.2.417, et sous Trib. civ. Lectoure, 10 avril 1925, D. P., 1925.2.105.
- LALOU. Note sous Trib. civ. Havre, 1^{er} avril 1922 et autres décisions, D. P., 1922.2.137.
- LEMOINE. De la responsabilité civile des propriétaires d'automobiles. Thèse pour le doctorat, Paris, 1909, 1 vol. in-8.
- LYON-CAEN et RENAULT. Manuel de droit commercial. Paris, Librairie générale de Jurisprudence, 1924, 1 vol. in-8.
- MASSENAT-DEROCHE. L'automobile aux Etats-Unis et en Angleterre. Paris, Sirey, 1910, 1 vol. in-8.
- PERREAU. Courtoisie, complaisances et usages non obligatoires devant la jurisprudence, article, *Revue Trimestrielle de Droit civil*, 1914, p. 489 et p. 500.
- PLANIOL. Traité élémentaire de Droit civil. Paris, Librairie générale de Droit et de Jurisprudence, 1921, 3 vol. in-8.
- Etude sur la responsabilité civile, article, *Revue Critique*, 1906, p. 85.
- Notes sous Civ., 8 mai 1906, D. P., 1906.1.457 et sous Trib. civ. Seine, 24 janvier 1906 et autres décisions, D. P., 1907.2.17.
- PRENAT. Une responsabilité qui s'impose, article, *Chronique sociale de France* de juin 1924, p. 415.

RIPERT. Examen doctrinal dans la *Revue Critique de Législation et de Jurisprudence*, 1908, p. 201 et ss.; 1909, p. 140 ; 1911, p. 140 et ss. ; 1912, p. 203 et ss.

— Notes sous Civ., 21 janvier 1919 et autres arrêts, *D. P.*, 1922.1.25 et sous Civ., 29 juillet 1924, *D. P.*, 1925.1.5.

SALEILLES. La responsabilité du fait des choses devant la Cour Suprême du Canada, article, *Revue Trimestrielle de Droit civil*, 1911, p. 49.

SAINCTELETTE. Responsabilité des propriétaires et conducteurs d'automobiles. Paris, Larose et Tenin, 1908, 1 vol. in-8.

SAVATIER. Note sous Montpellier, 8 octobre 1924 et autres arrêts, *D. P.*, 1925.2.41.

SAVOYE. De la responsabilité civile du propriétaire d'automobile. Thèse pour le doctorat, Paris, 1908, 1 vol. in-8.

SOURDAT. Traité de la responsabilité en général. Paris, Marchal, 1902, 2 vol. in-8.

STÉFANI. De l'assurance des fautes. Thèse pour le doctorat, Paris, 1923, 1 vol. in-8.

WAHL. La responsabilité civile relative aux accidents d'automobiles, article *Revue Trimestrielle de Droit civil*, 1908, p. 18 et ss.

PÉRIODIQUES ET RECUEILS

Annuaire de Législation étrangère.

Bulletin mensuel de la Société de Législation comparée.

Bulletin de la Société d'Etudes législatives.

Bulletin hebdomadaire Dalloz.

Gazette Dalloz.

Gazette des Tribunaux.

Gazette du Palais.

Journal officiel de la République française.

Jurisprudence générale Dalloz.

Le Droit.

Lois et Sports.

Moniteur judiciaire de Lyon.

Recueil des arrêts du Conseil d'Etat (Lebon).

Recueil des Assurances.

Recueil général des Lois et Arrêts de Sirey.

Recueils particuliers des divers Cours et Tribunaux.

Revue Critique de Législation et de Jurisprudence.

Revue Trimestrielle de Droit civil.

Revue du Touring-Club.

Semaine législative du 26 octobre et du 1^{er} mars 1925 et les divers répertoires de jurisprudence périodiques et journaux.

Vu :

Le Président de la Thèse,
A. GOMBEAUX.

Vu :

Le Doyen,
H. NÉZARD.

Vu et permis d'imprimer :

Le Recteur de l'Académie de Caen,
Président du Conseil de l'Université,
L. MAIGRON.

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION	5
--------------------	---

CHAPITRE PREMIER

Principes de Droit civil régissant la responsabilité des automobilistes	9
EXORDE. — Absence d'une législation spéciale.....	11
SECTION I. — Théorie classique de la responsabilité des automobilistes	13
SECTION II. — Nouvelle jurisprudence tendant à soumettre les accidents causés par les automobiles à l'article 1384.....	21
SECTION III. — Comparaison avec les principes consacrés par les législations étrangères.....	38

CHAPITRE II

Circonstances particulières influant sur la responsabilité	47
SECTION I. — Circonstances entraînant la responsabilité. Influence de la réglementation.....	49
§ 1. Vitesse excessive	51
§ 2. Côté réglementaire	56
§ 3. Signal d'avertissement.....	59
§ 4. Eclairage	61
§ 5. Bifurcations, croisées de chemins.....	63
§ 6. Autres précautions	65
SECTION II. — Circonstances exonérant de la responsabilité	67
SECTION III. — Existence d'un lien de droit entre la victime et l'auteur de l'accident.....	74

CHAPITRE III

La responsabilité pour autrui.....	79
EXORDE. — Caractère limitatif de l'énumération de l'article 1384	81
SECTION I. — La responsabilité du père.....	86
SECTION II. — La responsabilité du fait du préposé....	91
§ 1. Conditions d'existence de la qualité de préposé	91
§ 2. Cas de l'abus de fonctions	98
SECTION III. — Les leçons d'automobiles.....	106

CHAPITRE IV

La responsabilité des accidents causés par les automobiles appartenant à l'Administration.....	111
---	------------

CONCLUSION

Projets de réformes.....	123
Bibliographie	131

